AÑO I — Buenos Aires, Julio 1.º de 1921 — Núm. 24

El Obrero Ferroviario



Organo de los Sindicatos Ferroviarios
De TALLERES y TRAFICO
ADHERIDOS A LA F. O. R. A.

APARECE QUINCENALMENTE
2.ª ÉPOCA

Redacción y Administración
MEJICO 1856 — U. T. 3180, Libertad

PORTE PAGO

UN AÑO

La Confraternidad Ferroviaria ha entrado ya en el segundo año de su fecunda y noble existencia. El histórico congreso mixto — denominado así por estar integrado por representantes de las dos instituciones existentes, la Federación y La Fraternidad — inició su labor en la mañana del 29 de junio de 1920, y, en seguida de haberse constituido y designado sus autoridades, interpretando fielmente y con altura las ansias del proletariado del riel, por unanimidad y en medio de un entusiasmo indescriptible, declaró sellada la unidad y aprobadas, en general, las bases del nuevo organismo.

Todos los que han contribuido a la materialización de ese grandioso anhelo unionista, pueden hoy estar orgullosos y satisfechos. Los frutos han superado las espectativas más optimistas.

La Confraternidad Ferroviaria — cuya existencia real se inició dos meses más tarde del congreso que le dió su sanción — es ya una potencia formidable. ¡Diez meses de unidad, de vida activa, de propaganda noble y sincera, han sido suficientes para matar la indiferencia, y llevar al gremio a la altura que hoy se encuentra, altura, por cierto, nunca alcanzada antes!

Esto debe hacer comprender a los hombres sinceros, el error enorme de la división, que algunos ingenuos o malvados tratan aún hoy de hacer resucitar. Téngase bien presente que con solo diez meses, hemos conseguido suprimir muchos abusos, hemos levantado una organización tan amplia y vigoroso como es hoy la Confraternidad; ¡si hemos podido en tan corto plazo abatir el orgullo despótico de las empresas, obligándolas a escalafonear el personal, y constreñido al gobierno a poner en libertad a los compañeros que permanecían encarcelados desde 1917! ¡Si todo eso lo hemos hecho en ton poco tiempo de unidad, es fácil comprender lo que se hubiera podido hacer si ella, la unidad ferroviaria, se hubiera materializado — como correspondía — mucho tiempo antes!

Las características especiales del país — su enorme dilatación geográfica, los escasos ríos navegables y la extensión de las redes ferroviarias — hacen que entre nosotros la organización del proletariado del riel — que en todas partes es de fundamental importancia — revista un carácter excepcional.

El valor excepcional de la organización de los ferroviarios del país, se comprende con una simple mirada a un mapa y con ojear cualquier manual de estadística, porque, así, se comprueba sin gran esfuerzo, que, comparativamente, el servicio ferroviario de la Argentina, que por la extensión de su red ocupa el noveno puesto en el mundo, es uno de los más importantes, si se lo relaciona con la población. Sin embargo, ésta que es una verdad al alcance de todos, recién ante los últimos sucesos de la capital, es cuando algunos se dieron cuenta de la importancia revolucionaria de la Confraternidad. Y esta importancia y significación realmente extraordinaria y excepcional, ha de acrecentarse en lo futuro, si los ferroviarios no prestan oido a la canción de las sirenas del divisionismo y de la intriga, y saben consolidar su organización, y presentarse cada día más unidos, más compactos y más batalladores.

Haciendo esto, la influencia del gremio del riel será cada vez más decisiva, y la situación de sus componentes cada día mejor.

Y los trabajadores del riel — que hoy están en condiciones de comprobar la bondad de su unión — debe, como es lógico, darle más fuerza y vigor. Esto es lo que exigen sus intereses inmediato como su destino histórico, que no podrá verse realizado sino mediante su creciente organización.

Contra los difamadores de la organización

PRONUNCIAMIENTO DE LAS SECCIONES

Como era de esperar, ya que la sensatez se está imponiendo en el gremio ferroviario, las secciones que integran la Confraternidad que hasta la fecha han contestado nuestra circular Nro. 19, han repudiado, con indignación, la actitud calumniosa del grupito de Cañada de Gómez, y aprobado la actuación honesta de los compañeros que integran los Cuerpos Centrales de nuestra organización.

Las resoluciones tomadas por los asociados en las asambleas seccionales, confirman en un todo lo que al respeto de estos hombres sin probidad moral, que calumnian infamemente a la organización, hemos dicho en números anteriores.

Hoy no es nuestra opinión la que damos; es la confirmaciónn de ella; son las resoluciones tomadas por el gremio, aplaudiendo la obra de los cuerpos centrales y condenando a los que, pretendiendo obstaculizarla, sólo benefician al capitalismo, que ansía ver divididos a los trabajadores para así poder saciar sus desenfrenados instintos de explotación y dominio.

Pero, afortunadamente, no han de lograr su ruin objeto, pues — como lo demuestran las resoluciones que van a continuación — el gremio ferroviario a medida que adquiere mayor capacidad y experiencia, va adquiriendo conciencia plena del valor de la unidad, sin la cual, no hay triunfo posible en las luchas colectivas, por cuya razón, no ha de permitir que se dividan sus fuerzas con ningún pretexto.

La falta de espacio nos impide dar a publicidad todas las resoluciones que hemos recibido condenando a los elementos disolventes, pero prometemos hacerlo en números sucesivos de EL OBRERO FERROVIARIO.

He aquí unas cuantas para muestra:

AMEGHINO

La sección Ameghino, de los Sindicatos de Tráfico y Talleres de la Confraternidad Ferroviaria, reunida en asamblea mixta el día 8 de junio, resuelve:

1o. Protestar contra la sección Cañada de Gómez por la obra de confusionismo que ha venido a sembrar en el gremio ferroviario por medio de su circular y manifiesto injurioso.

2o. Pedir a la Junta Central de la Confraternidad aplique una medida disciplinaria a la sección Cañada de Gómez, por los términos injuriosos en que se expresa al referirse a nuestros delegados y cuerpos centrales.

3o. Comunicar esta resolución a los comités y Junta Central de la Confraternidad para sus efectos, como asimismo a la sección Cañada de Gómez.

4o. Exhortar a los cuerpos centrales a proseguir en sus puestos defendiendo — como hasta ahora — los intereses del gremio y despreciar las calumnias como las de Cañada de Gómez.

MUÑECAS

La Sección Muñecas (C. N. A.), compenetrada de la actitud hostil y calumniosa de la Sección Cañada de Gomez (C. A.) y velando siempre por el respeto moral debido a nuestra organización, la Confraternidad Ferroviaria, se dirigen por medio de la presente ante los cuerpos centrales de la Confraternidad exhortándoles a dejar a un lado a esos individuos que con fines tan absurdos y contrarios a la clase trabadora organizada, pretenden desprestigiar a nuestra institución, tomando para esto, como base, el escalafón, con el cual se beneficia grandemente el gremio ferroviario. Pero estos hombres, obcecados no lo quieren comprender así; y murmuran lo contrario, pero se ve claramente que estos individuos que han tenido el descaro de lanzar un manifiesto tan inmoral, no saben lo que hacen: tal es su irresponsabilidad.

Es de lamentar que en Cañada de Gomez haya ferroviarios que se dejen engañar por hombres tan poco escrupulosos que no vacilan en servir los intereses del capitalismo al propagar la división.

Pero, han de saber esos hombres, que la absoluta mayoría de los ferroviarios, por no decir todos, hemos de oponernos a su obra de difamación, y sin mayores esfuerzos, lograremos también dar por tierra con tan innobles manejos, propios de irresponsables o agentes del capitalismo.

La Confraternidad Ferroviaria, no puede ni ha de detenerse ante obstáculos de esta naturaleza: debe hacerlos a un lado para que no estorben. Hay que dar el merecido castigo moral a esos pantomineros que tienen la infantil pretensión de destruir nuestra cada vez más potente organización.

Esta sección, pues, cumpliendo con un deber que conceptua sagrado, repudía la obra del grupo disolvente de Cañada de Gómez y exhorta a los cuerpos centrales de la Confraternidad Ferroviaria y a los delegados que discutieron y discuten los escalafones, a continuar su obra, con la convicción de que merecen la confianza y el respeto del gremio, por cuya razón no deben parar mayor atención en vulgares calumniadores.

¡Viva la Confraternidad Ferroviaria!

MATADEROS

Leída la circular Nro. 9 de ese Comité y Talleres, en la cual explica la obra difamatoria de los "revolucionarios" de la sección Cañada de Gómez, esta sección en asamblea general efectuada en el día arriba citado resuelve: 1o. Dar un voto de confianza a los compañeros que están al frente de la organización ferroviaria.

2o. Que la Junta Central separe de nuestra organización a todo el elemento difamador de la sección Cañada de Gómez, y a todos los que se solidaricen con ellos, por ser contraproducente su permanencia con nosotros.

Sin otro motivo os saluda fraternalmente.

MAIPU

Esta sección ha sido ingratamente sorprendida por una circular y manifiesto en que la sección Cañada de Gómez, o un grupo de aventureros de la misma, calumnian desconsideradamente y con un cinismo que causa indignación a los compañeros que están al frente de nuestra organizaeción por la voluntad del gremio, y siguiendo en su irresponsable e indigna actitud, llegan a calumniar a la misma organización.

Esta sección, considerando que la obra de esos individuos sólo puede beneficiar al capitalismo, en su asamblea de fecha 1o. de junio, por unanimidad resolvió rechazar por indigno de los trabajadores el manifiesto injurioso, considerar traidores de la causa obrera a sus redactores y dar un voto de confianza a los miembros de los comités centrales, para que continúen en sus puestos, desde los cuales supieron cumplir dignamente su deber.

LA PLATA (M. Vo.)

Reunidos los obreros que integran esta sección de la Confraternidad Ferroviaria en asamblea mixta, el día 13 de junio, resuelven:

Repudiar la obra infame y divisionista emprendida por la sección C. de Gómez, y declarar que por encima de las ambiciones personales de algunos individuos sin conciencia, están los sagrados intereses de los trabajadores defendidos por la Confraternidad, y hacer extensivo nuestro repudio a todos los hombres o secciones que se solidaricen con la mencionada sección.

2o. Pedir a los Comites Centrales la expulsión de todo aquel socio que calumnie a la Confraternidad o haga propaganda divisionista.

MERCEDES

En la asamblea general efectuada por esta sección el día 10 del corriente, se tomó la siguienet resolución:

1o. Dar un voto de confianza a los cuerpos centrales de nuestra organización.

2o. Considerar traidores de la organización a los autores del manifiesto injurioso de Cañada de Gómez.

3o. Pedir a los Cuerpos Centrales de nuestra organización tome las medidas que conceptue necesarias contra esos elementos disolventes.

En la asamblea efectuada por esta sección el día 31 de mayo, se resolvió, por unanimidad, aprobar la actuación de los Cuerpos Directivos de nuestra organización y rechazar por calumniosa y divisionista la circular de la sección C. de Gómez.

PUNTA ALTA

Esta sección, en asamblea general de asociados, frente a la actitud disolvente de la sección C. de Gómez, resolvió por unanimidad, dar un voto de confianza a los cuerpos centrales de nuestra organización por el buen acierto en todos sus actos realizados hasta la fecha.

Dar un voto de censura a los autores del manifiesto de C. de Gómez por su obra indigna de obreros que aman a la organización sindical, y

Pedir a los cuerpos centrales procedan con toda energía contra los elementos disolventes, con cuya obra sólo benefician al capitalismo.

VILLA MARIA

En la asamblea realizada por esta sección para tratar sobre el manifiesto injurioso para la organización, puesto en circulación por Cañada de Gómez, por unanimidad se tomó la siguiente resolución:

Solicitar de los cuerpos centrales den un plazo de quince días a las secciones de Tráfico y Talleres de Cañada de Gómez, para que se retracten de cuanto dijeron en la reciente circular y manifiesto dirigidos a las demás secciones, contra las autoridades de la Confraternidad Ferroviaria, escalafón de Tráfico y Talleres y delegados que lo discuten.

Notificar esta resolución a la sección citada. Solicitar que la medida disciplinaria pedida, sea rigurosamente aplicada, salvo que los irresponsables charlatanes de Cañada de Gómez retiren los gratuítos cargos formulados.

JUNIN

Esta sección, en asamblea general de asociados, al tratar el infamante manifiesto de Cañada de Gómez, resolvió por unanimidad repudiar a sus autores, por considerarlos irresponsables charlatanes que sólo sirven al capitalismo con su actitud, y reafirmar su confianza en los compañeros que están al frente de la organización, exhortándolos a continuar en sus puestos, para el bien del gremio ferroviario.

PATRICIOS

En asamblea general mixta de los tres sindicatos locales de la Confraternidad Ferroviaria, al tratar el manifiesto en que los calumniadores de Cañada de Gómez difaman a nuestra organización y a sus mejores hombres, se resolvió rechazarlo y repudiar la obra insensata de dichos elementos irresponsables.

Resolvióse, además, exhortar a los miembros de los cuerpos centrales a continuar en sus puestos, convencidos de que los acompaña la más absoluta confianza del gremio.

PARANA

En asamblea general realizada al efecto, al tratar el injurioso manifiesto de Cañada de Gómez, esta sección resolvió repudiar a sus autores y confirmar, una vez más, su plena confianza en los compañeros que integran los cuerpos centrales, y pedirles continúen su obra benéfica para los trabajadores, desconocida sólo por irresponsables charlatanes.

CONCORDIA

En la asamblea general efectuada por esta sección, al repudiar la obra de los irresponsables y calumniadores de Cañada de Gómez, se resolvió dar un voto de confianza a los miembros de los Comités y Junta Central de la Confraternidad, a objeto de que continuen al frente de la organización.

BAHIA BLANCA

En su asamblea de asociados de Tráfico y Talleres, efectuada el día 11 del corriente, esta sección resolvió rechazar la circular y manifiesto de Cañada de Gómez por entender que los puntos que en ellos se plantean deben ser elevados al próximo congreso ordinario y dar un voto de confianza a los compañeros que integran los comités centrales de nuestra organización.

HUCAL

En la asamblea efectuada el día 1o. de Junio, al tratar la circular de Cañada de Gómez, se resolvió rechazarla de plano y no dar importancia a sus irresponsables calumnias.

LA CARLOTA

El día 5 de Junio, en asamblea general de asociados, esta sección resolvió repudiar la infame obra de los elementos disolventes de Cañada de Gómez, pedir a los Cuerpos Centrales tomen medidas disciplinarias con ellos, y declarar que los ferroviarios de esta sección tienen su plena confianza depositada en los hombres que están al frente de los cuerpos directivos de la Confraternidad Ferroviaria.

NUEVO ALBERDI

Esta sección, al repudiar a los divisionistas de Cañada de Gómez por su obra que solo a las empresas beneficia, resuelve dar un voto de confianza a los hombres que están al frente de la Confraternidad.

CABALLITO

Esta sección se apresura a ratificar su confianza y solidaridad con los compañeros que están al frente de la organización, advirtiéndoles que deben aplicar las medidas disciplinarias a que se han hecho acreedores por su actitud que los revela como los peores enemigos de los trabajadores organizados.

A criterio de esta sección, los hombres que están al frente de nuestra organización, han hecho todo lo posible por mejorar las condiciones económicas y sociales del gremio, y que si no se ha hecho más ha sido por culpa de los elementos disolventes que obstaculizan su obra.

CORONEL SUAREZ

Esta sección, confirma, una vez más, su absoluta confianza en los compañeros que están al frente de la organización que hacen y han hecho todo lo que está a su alcance por el mejoramiento del gremio ferroviario y repudian la obra infame de los elementos disolventes autores del manifiesto de Cañada de Gómez.

TUCUMAN (C. A.)

Nota a la sección C. de Gómez

En la última asamblea general ordinaria celebrada por este Sindicato, se tomó en consideración vuestra circular y manifiesto relacionados con los escalafones y "cargos" a los cuerpos directivos de nuestra organización, habiéndose resuelto, por casi unanimidad, manifestar su más completa disconformidad con los procedimientos adoptados por esa sección, procedimientos que lejos de contribuir a la unidad del gremio, necesidad tantas veces reiteradas en la circular y manifiesto citados, sólo tienden a aumentar el confusionismo en nuestras filas y a desunirnos más, lo que, por cierto, no puede ser nada más que lo que en la actualidad conviene a las empresas ferroviarias.

Bien saben los componentes de esta sección, que los trabajadores en general pasan por un momento de gran confusión. Saben, por ejemplo, que en la actualidad para ser digno de los inconscientes o poco razonadores, no hay mejor que adoptar actitudes "revolucionarias" o demostrar una valentía que muchas veces no se es capaz de sustentar en los momentos de prueba, porque en el fondo, en realidad, todo no pasa de ser nada más que "fanfarronadas" tan ridículas como perjudiciales. Pero, a pesar de todo esto, han considerado conveniente, ahora, cuando los enemigos de la organización multiplican sus actividades, cuando, en una palabra, la calumnia más vergonzosa es esgrimida como la insuperable arma de combate, exponer su opinión franca y sincera sobre este asunto, a los efectos de evitar que el error se abra paso en perjuicio de intereses que es indispensable defender, actitud por otra parte, que está perfectamente de acuerdo con la que siempre ha caracterizado a trabajadores que los calificativos, cualesquiera ellos sean, no han podido marearlos ni desviarlos de la realidad ni menos paralizar su pensamiento y su acción.

Esta sección, bueno es advertirlo, no está en un todo de acuerdo con los escalafones ya discutidos. Sin embargo, entiende que no es posible, porque sería perjudicial y demostraría una incapacidad manifiesta del gremio, rechazarlos de plano como pretenden los compañeros de Cañada de Gómez. Los escalafones, a juicio de los que más directamente son afectados, es decir, los compañeros guardas y cambistas de esta sección, contienen mejoras que solo los ciegos no podrían ver. Y si este es nuestro convencimiento, ¿por qué hemos de rechazarlo? ¿no es mejor, acaso, fortalecer la organización y exigir en su oportunidad las reformas de todo aquello que en la práctica resulte malo? Esta sección entiende que es esto lo practico, lo benéfico en estas circunstancias, procedimiento que están de acuerdo todos aquellos que no se engañan a si mismos con respeto a lo que somos capaces de conquistar, y, sobre todo, con aquellos que nunca pensaron que los escalafones serían como la supuesta panacea con la virtud de curar todos los males que sufre en la actualidad el gremio ferroviario.

Los escalafones, por otra parte, aceptando aquello de que no "sirven para nada", frase muy conveniente entre los descontentos, tienen que ser, indiscutiblemente, el terreno firme donde los ferroviarios podrán asentar el pie para seguir adelante, y esto, por más que se argumente, significa o tiene una importancia que si somos sinceros no podremos desconocer. Por otra parte, conviene no olvidar que los escalafones no son solo para el C. A. o para cualquier otro Ferrocarril determinado, por lo que, estamos obligados a contemplar una situación que tal vez no sea la nuestra, es decir, que si para el C. A. no significa nada o contiene poca cosa, estamos convencidos que para la mayoría tiene una gran importancia, ya que establecen condiciones de trabajo que están muy por encima de las que el personal goza en la actualidad, punto de vista que es indispensable no perder si en realidad trabajamos con sinceridad por el mejoramiento colectivo. Tales son, pues, las razones que han tenido en cuenta los compañeros de esta sección para aceptar los escalafones de guardas y cambistas con algunas observaciones, actitud que estamos convencidos es correcta y la que corresponde en bien de la organización y de todos los ferroviarios.

En cuanto a lo demás, esta Sección no entra a formular juicio alguno, pues si bien no defenderá los malos procedimientos de nadie, tampoco quiere entrar a juzgar a los hombres así nomás, "a priori", sin otros fundamentos que los que pueden tejer los interesados en desprestigiar a los hombres y cosas, con lo que, los compañeros de esta Sección se colocan en un terreno que, si en realidad no puede ser tan saliente, en cambio es el más verdadero.

Sin otro particular, saluda a ustedes cordialmente. — Emilio LOPEZ, secretario General.

Breve explicación

He conocido, aunque tarde,
—sin haberme arrepentido—,
que es pecado cometido
el decir ciertas verdades.

Martín Fierro.

En el último número de EL OBRERO FERROVIARIO, cumpliendo con un deber elemental de militante y hombre honesto, me creí obligado a defender la actitud observada por los cuerpos centrales de la Confraternidad, la que había sido objeto de ataques, críticas imbéciles, malévolas e interesadas.

La defensa que hice de la actitud de la Confraternidad ha de haber resultado eficaz y contundente ya que un gran número de militantes se han creído en el deber de testimoniarme su felicitación y aplauso entusiasta, a la vez que los adversarios y críticos de primera hora, no sólo no han rebatido uno solo de mis argumentos, sino que, como única respuesta, han iniciado una campaña recia a base de denuestos y calumnias en contra mía.

Y bien; como mi propósito no fué el de adquirir popularidad — cosa que no necesito, porque nopienso presentar mi candidatura a ninguna función pública— sino demostrar — como lo dije — que la actitud de la Confraternidad Ferroviaria, frente a la declaración de huelga general, habíase inspirado en la situación real de la organización y en los bien entendidos intereses obreros, cosa que ninguno de mis atacantes ya discute, me considero obligado a no contestar a los ataques injuriosos de que soy objeto.

Me induce a adoptar esta actitud, además de la razón expuesta, las siguientes:

1o. Porque mi pobre persona y mi actuación es demasiado conocida por el gremio ferroviario, y ella, por otra parte, no está en tela de juicio ni merece los honores de una discusión periodística.

2o. Porque considero que no es cuerdo ni corresponde entablar una discusión con quienes hagan alarde de haber perdido la cabeza o calumnian y mistifican a sabiendas, atribuyéndome — como lo ha hecho "La Vanguardia" — cosas que no he hecho e intenciones que ella sabe plenamente que no he tenido ni tengo; y

3o. Que habiéndose puesto de manifiesto la intención y la bajeza de mis denigradores, entiendo que en vez de una rectificación o réplica a las injurias, corresponde — y es lo que hago — escupir, taparme la nariz.. y seguir adelante, dedicando mi atención y mis energías a la organización.

En momentos como éstos, en que se pone de manifiesto la cobardía de uno y la bajeza de muchos, es cuando más obligado está uno a esforzarse por seguir el consejo de Gorki:

¡Siempre más adelante! ¡Siempre más arriba!

F. ROSANOVA.

Contra una falsedad

La sección Buenos Aires (C. Gral.), cumpliendo con la resolución adoptada y que va en la sección respectiva, ha editado un extenso manifiesto en que se pretende demostrar que la Junta Central no ha estado a la altura de las circunstancias frente a la reciente declaración de huelga general.

Ese manifiesto se refiere, también, a los delegados que están discutiendo el escalafón, en forma tal que los compañeros aludidos se consideran obligados a rectificar. Y para poner las cosas en su lugar, los camaradas delegados nos han pedido la publicación de la siguiente aclaración, que gustosos insertamos:

"En vista de que la sección Buenos Aires, del F. C. C. G. B. A. (de los sindicatos de tráfico y talleres), recogiendo una afirmación de un sujeto irresponsable — Manuel Olea —, a quien nos hemos visto obligados a excluir del número de delegados por su obra perniciosa y por su campaña calumniadora, en un manifiesto que acaba de poner en circulación, faltando abiertamente a la verdad, se afirma que los delegados que en representación del personal han discutido y discuten los escalafones se han convertido en empleados del gobierno, hacemos constar, en lo que a nosotros respecta, que semejante imputación es completamente falsa.

Nosotros no hemos sido ni seremos jamás delegados del gobierno. Hemos obrado y continuaremos obrando como lo que somos en realidad: representantes del personal organizado en la Confraternidad, (firman): Benito Pérez, Pedro Pérez, Luis Patri, B. G. Páez, M. Casali, Andrés Laurido, J. L. Wilhem, Luis Roca, Pedro Pavioli, A. Castelli, Pedro Montero, Francisco García, P. de Vega, José Rivas, M. Valente, Juan Páez, Santiago Cano (hijo), Francisco Guerrero, Carlos F. Roscio, J. Achával, A .Bodetto, Nicolás Dimanche, G. A. La-

meia, A. Piñeyro, Juan J. Silva, José R. Porto, Emilio Santos, Gerónimo Ledesma, J. Sabadell, Luis A. Garello, Rosendo Palacios y Sosa, F. Ruiz, C. Fondeville, Tomás Rodríguez, Raúl U. Burgos, José P. Echeverría, Andrés T. Lamela, C. G. Moratorio, Natalio Bosio, Luis Carcel, J. María González, Alfredo Campanaro, B. Piñero."

Los delegados que no aparecen firmando esta declaración, es porque están ausentes de la capital en cumplimiento de misiones que les han sido confiadas, pero estamos seguros que se harán solidarios con ella.

siones. La literatura revolucionaria, se

Los escalafones de guardas y cambistas

Tal como lo esperábamos, los escalafones han sido bien recibidos por el personal en la casi totalidad de las secciones que integran la Confraternidad.

El buen tino se ha impuesto, no obstante la campaña ruin que han desplegado ciertos elementos sospechosos que ávidos de buscar un pretexto cualquiera para encubrir sus siniestros planes contra la organización y favorecer, así directa o indirectamente los propósitos de las empresas, no trepidaron en calumniar a los delegados y cuerpos centrales, acusándolos de cuanta infamia se les venía a la boca.

Han entendido las secciones — muy atinadamente por cierto — que si bien el escalafón no llena las aspiraciones del gremio en todas sus partes, no es rechazándolo, sin discutirlo — como han hecho las pocas secciones que lo han rechazado — como se podrá mejorar, sino señalando a los delegados las fallas que le notaban, para que estos traten de corregirlas. Comprendían las secciones que, dada la variedad de trabajo de los ferrocarriles, no era posible improvisar un escalafón perfecto, máxime cuando hay que descontar el interés de las empresas en entorpecerlo, a fin de que los trabajadores no lo acepten para poder librarse, así, de la nueva situación que se le crea con esta fiscalización en la labor del personal, que impide continuar la obra de favoritismo que hasta ahora han venido haciendo, ascendiendo al que tenía el espinazo más flexible — en casi todos los casos — y relegando al olvido a los compañeros conscientes, que no se prestaban a servirlos en sus canallescos planes.

Debemos hacer notar, también, que en las pocas secciones que lo han rechazado, no lo ha sido por los interesados — únicos autorizados para darle su favor o no — sino que han intervenido en su rechazo todos los que se encontraban presentes y para colmo, en algunos casos, hasta han votado personas ajenas al gremio. Todo esto evidencia que en esos sitios había el propósito de rechazarlo, fuese como fuese.

Podríamos extendernos aquí en otras demostraciones sobre estas cosas, pero, en vista de que ya han sido expuestas ampliamente en circulares y publicaciones de estos comités, nos abstenemos de hacerlo. Por otra parte, la aceptación por la casi totalidad de las secciones, nos demuestra, en forma indiscutible, que no es necesario traer más demostraciones ya que han sabido colocarse a la altura que les correspondía y que indicaba el más elemental buen criterio; dando, así una bofetada moral a esos que no saben hacer otra cosa que tirar piedras al camino, para estorbar a los que — viviendo en la tierra y no en la luna — avanzan, labrando a costa de sacrificios de toda índole, el bienestar del gremio.

Saben los compañeros entusiastas y leales que con esto no ha terminado su obra y que — por el contrario — solo es el principio de una nueva era—digamos así — para los ferroviarios, y que para hacer que el escalafón mejore no es necesario rechazarlo, sino robustecer la organización para exigir, en el momento oportuno, lo que ahora se nos niega en virtud — precisamente — de la obra que realizan esos elementos, sembrando la confusión en las filas y dándole, así, alas a las empresas que creen poder evitarse—gracias a sus preciosos e impagables cooperadores — nuestro reclamo.

Como un broche a lo que dejamos dicho, detallamos al pie las secciones que lo han rechazado; cuyo pequeño número constituye, de por sí, la demostración más elocuente de cuanto hemos señalado y el mentís más merecido a esos que se empeñan en denigrar, a quienes están a muchos miles de codos de altura sobre sus detractores.

He aquí el detalle:

F. C. Sud. . .	27	secc.,	ning. lo rechazó
F. C. Oeste . .	21	"	" " "
F. C. C. C. . .	14	"	" " "
F. C. S. Fe . .	5	"	" " "
Entre Ríos . . .	9	"	" " "
F. C. C. B. A. .		"	" " "
F. C. R. a P.B.	4	"	" " "
F. C. N. E. A. .	3	"	" " "
F. C. P.	32	"	Lo rechaz. Mackenna y Renancó
F. C. C. A. . .	31	"	Lo rechaz. C. de G'mez y LaB'nda
F. C. C. G. B. A.	7	"	Lo rech. La Bajada.
Total	153	secc.	Lo rechazan 5.

PENSAMIENTOS

El problema del porvenir moderno — considerado desde el punto de vista materialista — descansa sobre tres cuestiones:

1o. ¿El proletariado ha adquirido una conciencia clara de su existencia como clase indivisible?

2o. ¿Tiene bastante fuerza para entrar en lucha contra las otras clases?

3o. ¿Está en condiciones de derribar, junto con la organización, todo el sistema ideológico tradicional?

* * *

La verdadera vocación de los intelectuales es la explotación de la política; el papel de político es muy análogo al de cortesano, y no requiere aptitud industrial.

Si el obrero acepta el mandato de gente extraña a la corporación productiva, permanecerá siempre incapaz de gobernarse y quedará sometido a una disciplina externa. La palabra podrá cambiar, pero la cosa no cambiará; la explotación del trabajador continuará.

* * *

El sindicato se revela, por poco que se lo considere en todo su desarrollo, como una de las más muertes instituciones pedagógicas que puedan existir.

* * *

Para resumir todo mi pensamiento en una fórmula, diré que todo el porvenir del socialismo reside en el desarrollo autónomo de los sindicatos obreros.

SOREL.

La farsa autonomista

A propósito del "magno" congreso de los autónomos del Pacífico. - (Réplica a los escribidores de "Vía Libre").

El pretendido congreso del sindicato autónomo del F. C. P. fué — como era fácil prever — un fracaso rotundo. No me ocuparía de una cosa tan insignificante como fué el susodicho congreso, si los charlatanes que en él participaron no hubieran mentido descaradamente, haciendo aparecer en sus pasquines que el congreso fué un éxito, y que en la controversia que con ellos sostuve he quedado en ridículo frente a los ferroviarios que nos escuchaban. Para desvirtuar tamaña mentira no necesito recurrir al embuste grosero que ellos emplean, me basta y sobra una breve crónica de lo que allí sucedió, Y es lo que hago a continuación.

En los días 22, 23 y 24 de abril se realizó el congreso. Los primeros dos días se sesionó en medio de un ambiente más que frío: polar podría decirse. Los pocos delegados que concurrieron exteriorizaban su decepción y el abatimiento al comprobar la falsedad de los informes que habían circulado sobre las fuerzas del sindicato. Al darse cuenta del estado de las secciones comprobaban con dolor y sorpresa que el gran sindicato con que ellos creían contar, había sido sólo una ilusión, o un sueño, un engaño vergonzoso de que habían sido víctimas de parte de sus directores. Una prueba de lo que antecede son las declaraciones del delegado de Rufino, al decir que antes creía que el sindicato tenía fuerza, pero ahora había sufrido un gran desengaño al comprobar que la sección Junín del sindicato existía sólo de nombre. Y, mirando hacia el salón vacío, continuó: "Y si se agrega a este estado de cosas la indiferencia (léase repudio) con que los ferroviarios miran el "sindicato", estamos en condiciones de desesperar. No obstante, y ya que hemos iniciado esta tarea, continuémosla; pueda ser que con el tiempo logremos hacer algo." Las secciones que concurrieron al congreso con delegado fueron las siguientes: Alianza 2, Mendoza 3, Junín 2 y Rufino 1; ésas son las localidades en que tienen sección los divisionistas. Y para que el fracaso no aparezca tan grande, en la crónica de su pasquín atribuyen a dos delegados de Mendoza la representación de San Juan, a uno, y Palmira el otro; a uno de los delegados de Alianza le atribuyeron la representación de una fantástica sección Palermo. Para abultar más dijeron en la crónica: "Junín y subsecciones". ¡Claro! ¿Cómo creen ustedes que en Junín pueda trabajar la cantidad de 140 ferroviarios que dice tener el sindicato? ¡Eso no es posible! Para tener esa cantidad tienen que estar asociados también los de las subsecciones!

También estaban en el congreso individuos que decían ser miembros de la junta del sindicato del Pacífico, 2; del Oeste, 2, y del Central, 1. Y a eso se reducía el "magno congreso", donde había tantos miembros de juntas como delegados de los tres o cuatro residuos de secciones.

Durante los dos primeros días no concurrieron a presenciar la farsa más que unos 10 ó 15 compañeros, en su casi totalidad miembros de las comisiones de las secciones de la Confraternidad, entre los cuales me hallaba yo. Y confieso que salimos contentos del "triunfo" divisionista. Estos están más contentos que nosotros, ya que, según la crónica de su pasquín, "al terminar la primera sesión, la barra prorrumpió en manifestaciones de simpatía."

Luego se produjo un fenómeno interesante, que demuestra la conciencia y capacidad de los confraternales. Fué suficiente que se dijera que al día siguiente tendría lugar una controversia con los divisionistas para que los ferroviarios dejaran de ser los "indiferentes". Pero el mal se había agravado. Los ferroviarios de Junín ya no eran los indiferentes: eran "los borregos fanáticos que siguen ciegamente a los dirigentes de la Confraternidad", por más que, según el pasquín, "aplaudieron estruendosamente al terminar el congreso, y en la controversia al delegado autónomo", y "que los autónomos me tomaron del brazo y me hicieron sentar". ¡Cuánto descaro y cinismo!

Véase lo ocurrido en la controversia: El día 23 a la noche, al terminar de informar sobre el escalafón a una cantidad de guardas y cambistas que habían concurrido al local, se presentaron allí los ases del autonomismo, y pidieron se les dejara entrar. Una vez dentro, pidieron se les informara sobre el escalafón; al requerirles si alguno de ellos era guarda o cambista, contestaron que no, por lo cual les dije que nada tenía que informarles. Además, les hice presente que recién había terminado de informar a los interesados. A esto contestaron que tenían interés en demostrar que el escalafón no satisfacía las aspiraciones del gremio. Esta declaración provocó hilaridad entre los compañeros, y varios de éstos contestaron en coro: "no necesitamos de maestros que nos digan eso; pues militamos en una institución cuyos propósitos son preparar al gremio para que éste asuma la gestión directa de la industria ferroviaria, y aun cuando hayamos asumido la gestión de la industria, quizás no estén satisfechas nuestras aspiraciones." Terminado este cambio de palabras, les dije que estaba dispuesto a discutir el escalafón donde quisieran, con lo cual quedó convenido que yo concurriría al día siguiente, a las 8, al teatro Español, para controvertir con ellos.

A la hora indicada concurrí a ese efecto. El teatro estaba completamente ocupado por una numerosa concurrencia, y muchos de ellos socios de la Confraternidad. En cuanto llegué, pedí iniciar la controversia, y ¡cuál no sería mi sorpresa al comprobar que aquéllos no querían iniciarla so pretexto de que había sido convenida para otra hora! Sin embargo, a mi insistencia, tuvieron que comenzar a discutir. Pedí previamente que dijeran cuáles eran las partes malas del escalafón. El as de los divisionistas comenzó por decir que habíamos renunciado a la reglamentación porque en ella se establecen 45 días con goce de sueldo en caso de enfermedad y que nosotros habíamos conseguido 90 medios días; que los 15 días de licencia la empresa los daría cada dos años, y otra serie de imbecilidades por el estilo. Al terminar las objeciones al escalafón, le pregunté si conocía algún guarda que hubiera gozado de los 15 días de licencia o el pago por enfermedad antes de entrar a regir el escalafón, a lo que contestó que no. Después de esto refuté con argumentos y datos concretos todas las aseveraciones que hizo contra el escalafón, y a continuación comparé las condiciones anteriores con las del escalafón, demostrando el considerable beneficio que éste reportaba. Al terminar, una salva de aplausos coronó mis últimas palabras, lo que demostró que la totalidad de los presentes estaba en contra de los divisionistas.

Volvió a usar de la palabra el autonomista, y cada vez que yo le contestaba con nuevos y detallados argumentos, volvía a repetir el mismo disco. Esto se repitió 5 veces, lo cual dió lugar a que muchos de la barra protestaran. En la última contestación que le dí, aproveché algunas manifestaciones que hizo contra la Confraternidad para desenmascararlos.

A fin de que los lectores conozcan quiénes son estos individuos, voy a reconstruir parte de lo que allí dije en mi última disertación, pues contiene datos interesantes. En mi última réplica dije, más o menos:

"Señores autonomistas: No necesito refutarles nuevamente los argumentos que han vertido respecto al escalafón, puesto que ya he tenido que refutar los mismos argumentos cuatro veces, y siempre lo hice con abundancia de detalles. Y como, por otra parte, mi interés no es demostrarles la bondad del escalafón a ustedes, sino a los ferroviarios que nos escuchan, y habiéndolo logrado, sólo me limitaré a hablar sobre vuestros manejos. Esto que estáis realizando, y que vosotros llamáis congreso, no es más que una farsa. Vosotros hacéis aparecer aquí representadas las secciones Palmira, San Juan y Palermo, secciones que jamás tuvo el sindicato, ni tendrá. Vosotros sois los eternos mistificadores, que con nombres de secciones y cifras fantásticas tratáis de engañar a los ferroviarios, pero no lo conseguiréis. Una prueba de estas afirmaciones la tenemos en vuestros propios datos: más de una vez afirmasteis que las secciones Chacabuco y Alberdi estaban con vosotros; ahora compruebo que nunca lo estuvieron; lo mismo sucede con el número de socios. En diferentes épocas propalasteis que la sección Junín del sindicato tenía 1.200 socios, otra 700, 1000, 650, 750, 400 y algunas otras cifras que no recuerdo, y ahora vengo a comprobar, por vuestro propio informe, que sólo tiene 140 socios. Y cuando decís que tiene 140, es probable que no tenga ni 70, ya que acostumbráis siempre a inflar las cifras. Otras de las afirmaciones descaradas que hacéis para engañar a los ingenuos es la de que tenéis mayoría de socios en el Pacífico, lo que es una soberana mentira, puesto que acabáis de afirmar que en la línea del Pacífico tenéis 1.400 socios. Y bien; aun suponiendo que esto fuera cierto, esa cantidad representa una insignificancia frente a los que tiene la Confraternidad. La prueba palmaria la tenemos en que la sección Junín de la Confraternidad cuenta en su seno 1000 socios; B. Blanca más de 500. Y si se agrega a éstos los que están asociados a las demás secciones (cuyo número pasa de 40) que tiene organizadas la Confraternidad en la línea del Pacífico, habremos llegado a la conclusión de que vosotros representáis una mínima parte. Y esto atribuyéndoos el número de socios que decís tener; pero si fuéramos a buscar esos socios, no los hallaríamos.

Una prueba de que esos socios no existen es la de que no publicáis ni dais a conocer nunca los balances. De hacerlo, quedaríais en ridículo frente a los ferroviarios. Hay más: si tuvierais 1.400 socios, tendríais dinero, pero ese dinero no existe, según vuestro informe. Además no tenéis rentados; el "Vía Libre" os cuesta 120 $ por mes y lo pagan las secciones y contribuyen a su sostenimiento los pocos autónomos que hay en el oeste; los gastos de la gira se extrajeron de varios beneficios que celebrasteis. ¿Entonces dónde está el dinero? No existiendo ese dinero, prueba que tampoco hubo socios que lo pagaran.

Respecto al conflicto del Central Córdoba demostré que estos individuos cometían los errores y después trataban de culpar a la Confraternidad.

Respecto a la unidad de los ferroviarios, demostré que estaba hecha y que los autonomistas tendrían que desaparecer por imposición de la Confraternidad. Antes de terminar mi disertación, les adelanté que sabía que eran unos perfectos hipócritas y en el pasquín "Vía Libre" tergiversarían todo lo que se dijo y el resultado de la controversia. Esta afirmación resultó cierta y llegaron hasta a decir en el pasquín inmundo que cuando yo quise irme me tomaron del brazo y me obligaron a sentarme, cuando lo cierto es que pidieron insistentemente que yo me quedara, y resolví hacerlo porque también me lo pidieron varios miembros de las comisiones de la Confraternidad, los que consideraban una cobardía retirarse. Al pedir que me quedara lo hicieron para que no se fuera la barra, que estaba compuesta por casi totalidad de confraternales, y en ese caso hubieran quedado más en ridículo, pero si nos hubiéramos retirado dirían en su pasquín que había sido por cobardía. En fin, lo cierto es que si yo hubiera querido, una indicación a los ferroviarios presentes hubiera sido suficiente para hacer sacar a puntapiés del teatro a esos cuatro charlatanes.

Con esto basta.

T. CENTI.

Exclusión de un delegado irresponsable

Habiéndose comprobado plenamente que el delegado designado por la sección La Bajada, para la discusión del escalafón del personal de tráfico — Manuel Olea — ha traicionado vilmente la confianza que en él se había depositado, ha sido excluído de la discusión, por resolución del resto de los delegados.

Esta determinación ha sido tomada por unanimidad en una reunión efectuada al efecto, y a la que fué especialmente invitado el afectado, en presencia del cual le fueron formulados y comprobados cargos de tanta gravedad, que hicieron necesaria la medida tomada en su contra.

Es tan cínico el mencionado individuo, que no tuvo el menor reparo en afirmar, en presencia de todos los delegados, que, efectivamente, había realizado, conscientemente, la obra que lo hacía merecedor del más profundo desprecio de todos los trabajadores honestos.

En la reunión de delegados se resolvió, además, pedir a los cuerpos centrales la expulsión de este sujeto de la organización, por ser indigno de estar entre obreros sinceros.

Derribando obstáculos

El procedimiento mezquino es obra maléfica de la gente insensata, poco escrupulosa, que si bien embellece la expresión, en el fondo queda la maldad, vehículo de discordia y de escisión, germen del divisionismo.

En el número 3-4 del órgano de la Confraternidad aparecen dos correspondencias de Cruz del Eje, y ¡rataplán!, en las que se pretende insinuar "una cooperación más eficaz, una especie de armonía, una suficiencia de espíritu, etc."

Recojo el guante y adelante.

El que hace como si fuera secretario de la comisión mixta de esta sección, salvador M. Quiles, es el autor de esos dos sueltitos, y en verdad que denota suficientemente suspicasia para el tema que evidentemente quiere auspiciar...

El "celebérrimo camarada", de bella actuación en la Asociación de Telegrafistas y Empleados Postales, según afirmación del mismo (vería con agrado que el camarada secretario de esa entidad me informara sobre su actuación), demuestra en realidad un espíritu asaz sagaz con los compañeros que él acerca, que a no mediar la oportuna advertencia del suscripto, quizás aquéllos hubieran reconocido muy tarde la personalidad del "compañero" Quiles, que es a la vez secretario de actas del Sindicato de Tráfico. ¡Pero, hombre!, me decía un compañero: — ¿No conoce usted a Quiles? En realidad — modestia a parte — esa prevención para mí fué superflua. Puedo casi hacerle la biografía, en la seguridad que el menor detalle no sería descuidado. Es innocuo — le dije —. Cuando quisiera intentar algo tenebroso, las garras sensatas y honradas detendrían los manejos del culto y nunca bien ponderado secretario de la C. M. (hasta ahora).

A fin de ilustrar a los compañeros sin dejar margen a eventuales evasivas que el compañero que hace como si fuera secretario de la C. M. elude con marcada prudencia, voy a detenerme en algunas expresiones vertidas en las correspondencias en cuestión.

En primer lugar, no debe escaparse por la tangente, y al hacer apreciaciones debe tratar de hacer nombres y posiblemente aportar algún detalle que resulte al nombrado dificultosa su refutación. Colocarse en ese terreno es lo esencial, luego procédase "dentibus albis" si se cree, si no contése de llano.

Prescindo de las expresiones doctrinarias hechas al parecer emanadas por la C. M., porque van dirigidas a todos y van dirigidas a nadie (los componentes de la C. M. se solidarizan con el autor del escrito de la página 4?); pero me detengo en el párrafo cuarto de ese escrito dándome por aludido y mantenerme firme e imperturbable, ratificándome en un todo con lo comunicado al secretario de la C. M. en mi carta D. 92, fecha 10|2 ppdo., y que desgraciadamente hasta ahora no han sabido hallar una fórmula concordante que disipe ese ambiente pernicioso y rastrero que mucho influyó para que el desaliento cundiera en e ánimo de más de un compañero.

A continuación de ese párrafo, que tampoco se define, dice: "Obligan estas reflexiones las distintas dificultades que la C. M. ha observado que ocurren en las comisiones administrativas, algunas de las cuales hace seis meses que no se reune. ¡Grán descubrimiento! El secretario-redactor de la sabrosa correspondencia está equivocado. La C. A. del Sindicato de Tráfico no se reune desde que fué constituída. Este es un dato que el "compañero" que es también miembro de la C. A. mencionada no debió omitir.

¿Este es el grave cargo de la C. A.— "pardón"—del "ciudadano Quiles?

¿Podría decirme, el que todavía es secretario de la C. M., en qué reunión se acordó publicar ese exordio?...

¿Tiene algo que decir en contra de la C. A. del Sindicato de Tráfico? ¿No le agrada la actuación del secretario?

Como socio (aunque ha incurrido en la infracción del artículo 13, inciso b) puede tomar la iniciativa de efectuar una investigación ya que ha demostrado una competencia sin precedentes en otra investigación ajena al principio sindical...

En el otro escrito "Orientación plausible" por "Corresponsal", que los camaradas lo conocen por Salvador M. Quiles, termina con las dichosas comisiones administrativas sin especificar cuál. No tenga miedo, camarada; pronúnciese.

En esa correspondencia dice cosas que estarían bien dichas por un afiliado consciente, pero no por ese Corresponsal, lo cual prueba que fomentar el encono entre varios compañeros, es para él la tarea más fácil.

¿Podría decirme el firmante en qué fecha la C. M. inició las gestiones tendientes a un acercamiento con el sindicato autónomo?

A la vez lo invito a que lea mi artículo publicado en EL OBRERO FERROVIARIO del 16 de febrero, número 15.

Los compañeros recordarán que el suscripto se ausentó para la capital federal en goce de licencia, desde el 23 de febrero hasta el 16 de marzo, y que fuí reemplazado por resolución de una asamblea por el secretario de actas Salvador M. Quiles, que, dicho sea de paso, en su interinato nada hizo que pudiese dar lugar a conceptos elogiosos por parte de los afiliados. La respuesta a éstos.

Solamente llegó a mi oído: "Lo voy a hacer echar a De Cicco". Bien; quedo a la espera de su resolución...

Pero heme aquí impregnado de buen humor.

El Sindicato aportó hasta ahora a la C. M. la cantidad de $ 30 por gastos de propaganda, etc., y otros tantos o más el de Talleres.

He solicitado en diferentes ocasiones una demostración de los gastos efectuados, sin conseguirlo. En vista de esa insólita actitud se prescindió del aporte mensual de $ 10 que este Sindicato venía haciendo, y no crean los compañeros que se haya dado cumplimiento al artículo 45 de los estatutos de la Confraternidad. Si se me demuestra el cumplimiento de uno de los cinco incisos, le reconocería algún mérito al flamante secretario. ¿Por qué no contesta mis cartas D. 123 y D. 132, fechas 27|3 y 2|4, respectivamente?

Con otra nota (D. 6|5) me dirigí al secretario de la C. M. para conseguir respuesta; pero hasta hoy con resultado negativo.

Recuerdo a los compañeros que el "compañero" Salvador M. Quiles desempeña el cargo de secretario de actas de este Sindicato y secretario general de la C. M., para que sepan que el afectado de este artículo es una sola persona.

Durante el interinato recibió 25 números de rifa de la Federación Obrera Local de Casilda, a $ 0.20 cada número, que según Quiles fueron vendidos todos, cuyo importe mandó a Casilda en carta certificada, mientras el camarada Bustamante, secretario de aquella entidad, en nota 18|4 me comunica que no recibió nada.

Comuniqué a Quiles ésto, y me dijo que había reclamado al correo el extravío de la carta certificada. Le pedí el número del certificado, pero hasta hoy no me lo dió.

El guarda Facundo Ortega le entregó $ 18.30 en concepto de cotizaciones y venta re carnets, que no obstante los reiterados pedidos que haga entrega a tesorería, aun no lo ha hecho.

Debe abonar aún su carnet, que él mismo se extendió.

El ex afiliado Tomás Oliva, de Serrezuela, encargado-cobrador, adeudaba a esta sección veintiuna estampillas, y como el suscripto solicitaba diera cuenta y no lo hacía, en un manifiesto que publiqué dije que Oliva no había dado cuenta de las veintiuna estampillas, advirtiendo que antes de hacer esa publicación averigüé precisamente a Quiles, contestándome que él nada sabía.

Pero sucede que el camarada foguista R. Oller, afiliado a "La Fraternidad", leyó mi manifiesto extrañándose, por cuanto había hecho entrega a Quiles de las veintiuna estampillas por encargo de Oliva.

Descubierto el "camarada", me encontré un día y me dijo: que efectivamente, él tenía las estampillas, pero que había extraviado tres, que me haría entrega de las 18 y abonaría en efectivo la diferencia.

Hasta ahora no ha hecho entrega de nada, no obstante mi pedido por carta D. 170, 3|5.

Por todas estas causas y considerándolo un elemento "indesiderato" para el gremio, en la asamblea que se celebrará el viernes próximo, propondré la expulsión de ese afiliado, iniciando así una acción profiláctica que tanta falta hace a todo sindicato.

He terminado.

A. DE CICCO,
Srio. Gral. de Tráfico.

Un problema legal

La devolución de los aportes hechos a la Caja de Jubilaciones a los obreros cesantes.

La tesis sostenida por "EL OBRERO FERROVIARIO" es defendida por "La Prensa"

Como es público y notorio, cuando el actual directorio provisional de la Caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, interpretando capciosamente las disposiciones legales existentes, se negó a devolver los aportes a los obreros y empleados cesantes, que habían quedado en esa condición por su participación en huelgas, el Consejo Federal de la ex Federación Ferroviaria fué el único que hizo oír su voz de enérgica protesta.

EL OBRERO FERROVIARIO — órgano en ese entonces de la citada organización — inició una recia campaña, sosteniendo con calor y firmeza los derechos obreros, que el directorio vulneraba con su actitud.

Los ferroviarios federados respondieron como era su deber a nuestra campaña, y todas las secciones expresaron públicamente su repudio por la obra eminentemente reaccionaria de ese desgraciado directorio provisional. De acuerdo con esto y teniendo en cuenta que el poder ejecutivo nacional era y es el verdadero responsable de esa situación, ya que él había designado ese famoso directorio con exclusión de los representantes designados por la Federación, todas las secciones federadas hicieron llegar su protesta al presidente de la república, a quien al mismo tiempo reclamaron, como correspondía, la renovación del susodicho directorio.

El poder ejecutivo — como de costumbre — hizo oídos de mercader. Por tal motivo la Federación y EL OBRERO FERROVIARIO prosiguieron en la batalla emprendida.

En las columnas de nuestro periódico —con abundancia de detalles y con argumentos que nadie ha rebatido — se demostró que la resolución del directorio, denegando la devolución de los aportes, era completamente ilegal y atentatoria. Sin embargo, como nosotros no podíamos ostentar ni ostentamos ningún título "doctoral", la campaña no tuvo, fuera del gremio, la menor repercusión. Los intereses creados alrededor del directorio provisional contribuyeron, asimismo, a que nuestra campaña no hallara el eco que en justicia debía haber tenido.

Hoy — no sabemos por qué misteriosas razones — el diario "La Prensa"— sin hacerse eco, por cierto, de nuestra campaña — al contrario, simulando ignorarla — sale en defensa de nuestra tesis. En un largo editorial publicado el día 18 de junio, y que pasamos a extractar, sostiene — lo que nosotros hemos sostenido muchas veces — que la ley 9653 con su famoso artículo 11 ya no existe, y que la devolución de los aportes a los cesantes corresponde en todos los casos que éstos los pidan.

He aquí los párrafos principales del ya citado artículo de "La Prensa":

LA HUELGA Y EL DERECHO A JUBILACIONES Y DEVOLUCION DE APORTES

Con motivo de encontrarse pendiente la reglamentación de la ley número 11110, promulgada el 11 de febrero del año en curso, por la que se acuerda derecho a jubilación a los empleados y obreros de empresas particulares, sostuvimos la conveniencia de que fuera aclarado en la misma, cuando se la dictara — respecto a lo cual el ejecutivo se encuentra ya en mora.— el punto relativo a la pérdida o subsistencia de ese derecho en caso de que sus beneficiarios abandonaran el trabajo voluntaria y colectivamente, es decir, que se declararan en huelga.

Los graves intereses que afectan a millares de empleados y obreros vinculados a la institución creada por esa ley; los antecedentes de la legislación comparada y otros factores de equivalente trascendencia, inducen a aconsejar la conveniencia de proveer a la situación que puede crearse, si se mantiene la duda que emerge del texto de la ley, en el cual se ha omitido declaración o disposición alguna sobre el particular.

Un deber, pues, bien marcado y concordante con la alta misión social de la prensa y la inclinación que nos guía en el sentido del bien público, despertaron aquella observación e inspiran ahora nuestra insistencia, con el ánimo de cooperar al mejor éxito de la ley referida, la que, con la relativa a la jubilación de ferroviarios, inicia una rama especial llamada a tener repercusión en la solidaridad social y defensa positiva de todos los componentes de nuestra nación.

. . . .

La ley de reciente sanción no ha consultado para nuestro país esta última finalidad, desde que, como lo hacíamos notar, ninguna prescripción encierra acerca del derecho a la jubilación o su pérdida, de aquellos empleados y obreros que se declaren en huelga. Tal omisión da motivo al estado de duda que emerge de la ley de jubilación de ferroviarios que se encuentra en vigor y que lleva el número 10650.

Conviene recordar algunos antecedentes relacionados con el delicado asunto que estudiamos, a fin de destacar más la importancia de la cuestión planteada y que debe ser, primordialmente, tenida en cuenta al reglamentar la ley número 11110.

En 30 de junio de 1915 entró en vigor la ley número 9653, por la cual se creó la Caja de jubilaciones y pensiones de empleados y obreros ferroviarios. Por ella, además de esa creación, se fijaron los aportes con que debían concurrir obreros y patrones al fondo respectivo, determinándose, a la vez, la forma de su administración; pero la entidad de las jubilaciones y pensiones, así como las condiciones bajo las cuales se otorgarían esos beneficios, quedaron relegados, por disposición expresa de su texto, a una nueva ley reglamentaria que debía dictarse como consecuencia de la primera. Reconocida la conveniencia y oportunidad de crear esa institución, el debate en la cámara de diputados fué casi totalmente absorbido por la proposición que encierra el artículo 11, tan divulgado debido a las agitaciones que suscitó aquí y en otros escenarios. Con todo, el congreso le prestó su sanción y quedó consagrado que los empleados y obreros que voluntariamente abandonasen sus servicios, o los prestasen de modo que se interrumpiera o perturbara la continuidad y regularidad de la marcha de los ferrocarriles, se les consideraría separados del servicio y deberían ser sustituídos, con la pérdida total del derecho que hubieran adquirido a las jubilaciones, pensiones o retiros y a los aportes con que hubieran concurrido.

El poder ejecutivo, al reglamentar la ley por decreto de septiembre 1o. de 1915, no juzgó del caso aclarar esa disposición tan terminante, pero como tardó el congreso en dictar la nueva, bajo cuyas normas debía comenzar a funcionar la caja, se suscitaron casos especiales que, con las decisiones administrativas que ocasionaron, contribuyeron, en cierto modo, a quitar la claridadp que encierra el principio consagrado por el artículo 11, recordado.

No se trataba precisamente de la pérdida del derecho a la jubilación, sino de la devolución de los aportes de los obreros al fondo destinado a costear los retiros. El agosto 3 de 1918, el poder ejecutivo, en un expediente iniciado por obreros del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, dispuso la devolución de sus contribuciones, invocando como argumento fundamental, al efecto, la circunstancia de que la ley 9653 sólo legislaba sobre los aportes para formar el fondo de jubilaciones y pensiones ferroviarias, sin que se hubiera dictado hasta entonces la ley orgánica que distribuyera los mismos, omisión que no podía dar motivo a la retención de lo que pertenecía a los recurrentes despedidos y que habían dejado de formar parte del personal ferroviario.

Con ser meramente circunstancial ese criterio del Ejecutivo, constituyó, sin embargo, el criterio aplicado hasta que se sancionó la ley definitiva a que se hace referencia, la que fué promulgada en abril 30 de 1919, y lleva el número 10.650.

. . . .

La nueva cuestión que se plantea es la de establecer si la ley 10.650 ha derogado a la 9.653. Para dilucidarla conviene recordar que esta última ley resulta no sólo innecesaria, por haberse incluído sus prescripciones en el texto de la 10.650 con algunas correcciones, y después porque es de imposible aplicación. No pueden, efectivamente, encontrarse en vigor dos leyes sobre un mismo asunto, con disposiciones diversas, y basta leer estas dos leyes para apreciarlo así, aparte de que esas discordancias recaen sobre capítulos esenciales a la administración de la Caja y a la constitución del fondo de la misma. No tiene lógica alguna la teoría de que subsistan ambas leyes, y en esto se fundamenta, precisamente, el fondo de la cuestión que analizamos con los propósitos que hemos expuesto al comienzo.

Además, ciertas previsiones de la ley 10.650 confirman la tesis que sostenemos y como no es nuestro propósito dar a este artículo el carácter de un alegato de derecho, nos limitaremos a citar la que encierra el artículo 33, según el cual, los empleados y obreros que no tuvieran familia a su cargo, que hubieran llenado las condiciones exigidas para tener derecho a ser jubilados y que antes de serlo fueran destituídos por mal desempeño de sus deberes, o por abuso de bebidas alcohólicas durante el ejercicio de los mismos, o condenado por sentencia judicial por delito que haya merecido pena de presidio o penitenciaría, no serán jubilados; pero se establece que se les devolverá el importe de los descuentos hechos a sus sueldos, siempre que no debiese ser aplicado a la indemnización civil de un daño causado. Después de tal disposición y de la general del artículo 61, ya citado, no cabe, pues, sostener que se haya mantenido el artículo 11 de la ley precedente ni ningún otro de su texto.

Respecto al derecho a la jubilación, corresponde observar que el concepto de "mal desempeño" con relación al servicio ferroviario, que requiere más que ningún otro una perfecta regularidad y seguridad, comprende indudablemente a las huelgas que produjeran cesantías, quedando firme que pierden aquel beneficio los que acuden a las mismas, sobre todo, sin causa justificada. Pero como no es posible ni conveniente que una forma especial y grave de represión, como resulta ésta, quede librada al arbitrio de interpretaciones que pueden no ser uniformes, hemos sostenido que el punto debe ser aclarado y decidido categóricamente en el proyecto de ley aun en trámite, sobre reglamentación del trabajo de los ferroviarios.

En la práctica el asunto fué en un caso simplificado por iniciativa propia de los obreros. Los que se declararon en huelga últimamente, comprendiendo las dificultades con que tropezarían para obtener nuevamente trabajo en los ferrocarriles, acudieron a la Caja a reclamar la devolución de sus aportes, y la administración de la misma rechazó la petición, asumiendo, a nuestro juicio, una actitud que no creemos justa ni legal, desde que los obreros reclaman un bien patrimonial que les pertenece y que nadie puede declarar confiscado sin una disposición expresa de la ley, y, además, porque el artículo 33, ya recordado, ordena categóricamente su restitución, confirmando el criterio puesto en práctica por el decreto de 3 de agosto de 1918.

Las resoluciones que la Caja ha dictado hasta ahora, en ese sentido, se fundamentan en la disposición del artículo 24 de la ley, que faculta a los obreros y empleados a obtener la devolución de sus aportes cuando la cesantía obedezca a la circunstancia de no ser necesarios sus servicios o a razones de economía; pero se ha olvidado que el artículo 33 dispone lo mismo en el caso de pérdida de empleo por "mal desempeño". En consecuencia, se debe admitir que esa devolución es procedente en todos los casos y bajo cualquier concepto, porque significa la restitución de lo que pertenece a empleados y obreros, máxime cuando el artículo 11 de la ley número 10650 establece: "Los fondos y las rentas que se obtengan por esta ley, serán de exclusiva propiedad de las personas comprendidas en sus disposiciones, y con ellas se atenderá al pago de las jubilaciones y pensiones que se acuerden en lo sucesivo, de conformidad a la misma."

Por olvidar estas disposiciones, se explica que la Caja haya tenido que recurrir a argumentos tan insustanciales como los que fundamentan sus resoluciones mencionadas, que parten del grave error de considerar en vigor la ley 9653....

¿Por qué será que personas que se dicen revolucionarias y amantes de la organización, en vez de dedicarse a organizar a los trabajadores desorganizados, dedican sus energías a dividir y desorganizar a gremios tan importantes como el de los ferroviarios?

Sindicatos Ferroviarios de Tráfico y Talleres

CIRCULAR A LAS SECCIONES

Buenos Aires, junio 25 de 1921.

Camarada secretario de la sección:

En cumplimiento de un deber solidario, nos es grato dirigir a usted, y por su intermedio a los asociados, la presente circular:

Ayuda a los cesantes del Tranvía Eléctricos del Sud. — Como es del conocimiento de los ferroviarios asociados — por haberse comentado el hecho en el último número de EL OBRERO FERROVIARIO — los camaradas tranviarios, obrando autónomamente, se plegaron a la huelga general que habían declarado las instituciones centrales de los obreros del país.

La citada empresa — ayudada en esta ocasión por la famosa Asociación del trabajo y la no menos célebre y tenebrosa Liga patriótica — aprovechó la oportunidad para librarse del molesto control que sobre ella venía ejerciendo desde hace cuatro años la compacta y buena organización del personal. Como el del Sud era el único personal tranviario organizado, se comprende fácilmente que en su desorganización estaban interesadas todas las demás empresas de esa clase, las que, como hemos dicho, ayudaron en esta ocasión a la empresa del Sud.

A pesar de esas circunstancias especiales, estamos seguros que los compañeros tranviarios hubieran salido victoriosos, también esta vez, si todos hubiéranse mantenido en actitud solidaria.

Pero ocurrió un hecho inesperado que vino a facilitar los planes de la em-

Un grupo de hombres — entre los cuales, según nos informan, figuran algunos de los más entusiastas partidarios de la huelga—cuando tuvieron conocimiento de que la empresa pensaba seleccionar el personal, se han presentado a reanudar el trabajo. A este primer grupo siguieron varios otros; y de este modo — o sea por falta de disciplina — la compañía pudo materializar su viejo anhelo. Cerca de una tercera parte del personal quedó exonerado, y la organización, como lógica consecuencia, poco menos que deshecha.

Aun cuando ese movimiento se llevó a cabo contraveniendo lo dispuesto en el artículo 8 de nuestros estatutos, entendemos que los camaradas ferroviarios cumpliendo con un elemental deber de solidaridad, han de acudir en ayuda de estos compañeros nuestros que han quedado en la calle. Son ciento tres hogares, compañeros, que quedan sin pan y sin luz!

Por tal motivo, esperamos que esa sección sabrá acudir en ayuda de esos camaradas con una contribución pecuniaria.

Solidaridad con la gente de teatros. — En su última sesión, estos comités accediendo a un pedido formulado por la Federación de Gentes de Teatros — que desde hace tiempo sostienen una huelga — tomó la siguiente resolución:

1o. Donar a esa Federación la suma de 150 pesos.

2o. Recomendar por medio de los periódicos obreros y circular a los ferroviarios organizados para que no concurran a los teatros que trabajan con gente no federada.

3o. Pedir a nuestras secciones que contribuyan en lo posible al triunfo de la causa que sostiene la Federación con lo que sus fuerzas les permitan.

De conformidad con esto, deseamos que las secciones y asociados presten a los camaradas artistas el mayor concurso posible.

Actas. — A las secciones que aun no han remitido la copia de actas de sus asambleas les reiteramos el pedido. Las actas deben contener todos los datos que se especifican en la nota especial remitida al efecto.

Sin otro motivo, saludamos fraternalmente al camarada secretario y asociados. — Por los comités centrales. — **Francisco Rosanova**, secretario general de Tráfico. — **R. Kogan**, secretario general de Talleres.

Imposturas de los amarillos

Por la remoción del Directorio de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias

Los ferroviarios del país, saben que la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria, cumpliendo con lo resuelto en el congreso constituyente, se ha dirigido al poder ejecutivo pidiendo la reorganización del directorio con exclusión de toda intervención de los amarillos. Se sabe, también, que posteriormente a esta presentación de la Junta, tuvo lugar el congreso anual del Sindicato de Tracción (Sociedad "La Fraternidad") quien rechazó el informe presentado por sus asociados J. San Sebastián y M. Muñiz que, como se sabe, en representación de esa institución integran el directorio provisional de la Caja.

A raíz de esto, uno de los directores obreros, M. Muñiz, presentó su renuncia indeclinable del cargo que venía desempeñando.

Ante esta situación la famosa Asociación Ferroviaria Nacional — de la que ya, entre los ferroviarios, sólo va quedando un vago recuerdo — ha creído conveniente hacer hablar de sí, una vez más, con una baladronada grotesca. Imitando a esos seres miedosos, que hacen alarde de valor para aturdirse a sí mismo, los señores que dirigen la A. F. N. viendo que los trabajadores del riel reclaman su completa eliminación del directorio de la Caja han tenido la chusca salida de presentarse al ministro de obras públicas, manifestando que la vacante que deja el camarada Muñiz... deba ser llenada por uno de ellos.

En conocimiento de esto, a Junta Central de la Confraternidad, elevó al ministro de obras públicas, un segundo memorial haciendo notar que, bajo ningún concepto la A. F. N. podía arrogarse la representación del gremio, ya que ésta no había hecho más que entorpecer la obra mejorista que aquel ha venido realizando.

Con el propósito de hacer hablar nuevamente de sí, los directores de la A. F. N. elevaron al ministro de obras públicas, un nuevo memorial que enseguida trataron de hacer insertar en los diarios.

Este último documento, es un digno complemento de los anteriores. Un verdadero tejido de falsedades y embustes, en el que, además de atribuirse méritos que no le corresponden, se intenta desconocer la labor verdaderamente eficiente, que supo realizar la ex Federación Ferrviaria.

Los dirigentes de la A. F. N. repitiendo un viejo embuste, pretenden hacer creer que la ley de jubilación es una consecuencia de su obra. Y no satisfechos con eso, agregan:

"La entonces Federación Ferroviaria, aliada hoy de la sociedad de maquinistas y fogoneros, se opuso a la aprobación de la ley, de acuerdo con su teoría de sindicalismo revolucionario que tiende a la destrucción sistemática de todos los organismos del Estado."

Esta afirmación es completamente falsa. La Federación — velando siempre por los intereses fundamentales del gremio — se ha interesado en todo momento por que la jubilación fuera un hecho y tan es así que en EL OBRERO FERRIVIARIO número 14, de setiembre de 1913, decíamos lo siguiente:

"Somos partidarios de la jubilación. Entendemos que el obrero o empleado que ha dedicado sus energías al acrecentamiento de la riqueza social durante veinte o más años tiene derecho a tener asegurado el sustento para el resto de sus días. Pero entendemos que quienes deben sustentarlo en la vejez, son aquellos que han sido beneficiados de las energías gastadas en el trabajo.

El que ha explotado durante 20 ó 25 años a un obrero, quien amasó una fortuna con los sudores de ese obrero debe estar obligado a costear la subsistencia en la época en que éste es incapaz a conquistarla.

La jubilación debe ser costeda íntegra por las empresas."

Como se ve, los amarillos en su afán de aparecer como defensores de los obreros no trepidan en hacer las más canallescas y mezquinas afirmaciones, consiguiendo, tan solo, hundirse más y más en el ridículo ante las personas sensatas que no se tragan sus píldoras.

Es necesario que se sepa, también, que a causa de ellos y de otros que proceden del mismo modo, no se ha podido hacer triunfar nuestra tesis sobre quienes debían costear la jubilación y que no constituye — por cierto — un imposible, por cuanto en parte ha sido puesto en práctica por el estado, que se ha hecho cargo de la contribución de los obreros de su dependencia que perciben un sueldo menor de $ 100.

De modo, entonces, que las estúpidas afirmaciones que hacen esos señores lacayos de las empresas, vienen a servir para evidenciar el grado de cinismo que les caracteriza y para demostrar a propios y extraños cual es la "sinceridad inatacable" de que nos habla esa publicación.

Viene a remarcar, una vez más, el carácter **patronal** de esas entidad la "declaración" que hace de que "no queremos la huelga, por que cuando no es contraproducente resulta contraria a los intereses generales del país". En realidad debe leerse que no quieren la huelga porque no la quieren las empresas, ya que son ellas las que la manejan y le guían la mano al escribir.

Y para no olvidar las viejas mañas esta señora chismosa, no puede pasar sin soltar algún parrafito que le de personería de "gería" y se despacha con este: "Son grupos divididos y anarquizados y secciones que se alzan contra secciones, delegados contra delegados, y comisiones entre sí".

No obstante toda su charla, la Confraternidad Ferroviaria será la que obtendrá la representación; pues, nos asiste la razón, ya que es la única representación genuina del personal ferroviario en el país y en consecuencia ya verá esa "estérica matrona" como contamos con las fuerzas necesarias para hacernos oír y para desbaratarle sus siniestros planes, pese a su "personería" y todas sus "influencias".

El buen camino

Un documento olvidado

Las relaciones que deben existir entre las organizaciones sindicales y las cooperativas, asociaciones mutuales y partidos políticos de tendencias obreristas, han dado lugar, aquí como en los demás países, a interesantes discusiones. La literatura revolucionaria sobre el particular, es copiosísima. Sin embargo, entre nosotros, algunos que ofician de pontífices, ignoran, al parecer, que los hombres de las diversas tendencias que han estudiado tan interesante cuestión, han llegado en todas partes a una misma conclusión, que puede sintetizarse en estas pocas palabras: independencia y respeto recíproco entre estas diversas organizaciones que, después de todo, no son más que aspectos diversos de la actividad obrera.

La propia existencia de esas diversas formas de organización y de actividad — que se observa en todos los países modernos — es la demostración más palpable de su necesidad y utilidad social. Pero, desgraciadamente, hay gente de un criterio tan estrecho que no alcanza a comprender la realidad social en toda su complejidad. Y entre estos últimos hay quien deseando dar importancia a la organización o actividad de su preferencia, en vez de trabajar — como sería lo lógico — en pro de su afianzamiento y perfección, dedica su energía a combatir y a desacreditar la organización y actividad de los otros.

Los que así obran evidencian un estado de ánimo propio de los mezquinos y envidiosos, a quienes más que las privaciones propias les afectan y afligen la holgura del prájimo.

Nosotros no compartimos tan estrecho y sectario criterio. Las diversas formas de organización y de actividad, si bien no despierta igual entusiasmo, nos inspiran, en cambio, un profundo respeto.

Las consideraciones anteriores nos parecen perfectamente aplicables a las tendencias revolucionarias extremas que — como lo afirma un estudioso competentísimo — "si son justificables como exigencias pedagógicas o pragmatísticas, son todas ellas una desfiguración del movimiento concreto, que resulta de su fusión".

Entre nosotros el problema fué discutido en diversas ocasiones. Tres años ha el C. E. del Partido Socialista, lo planteó oficialmente a las principales organizaciones del país, con motivo de la resolución que sobre este asunto un congreso del mismo partido había adoptado.

Entre las organizaciones que emitieron su opinión, figura la ex Federación Ferroviaria, cuya respuesta clara e interesante publicamos a continuación por considerarla en estos momentos de confusión, de rigurosa actualidad.

"Ciudadano Mario Bravo, secretario general del Partido Socialista. — Ciudad. — Estimado camarada: El Consejo Federal de esta Federación, al tomar en consideración vuestra nota de fecha 15 de octubre ppdo., se hace un deber manifestar a ese comité ejecutivo:

"Con mucha anterioridad al último congreso de vuestro partido, esta organización observa con las organizaciones políticas, cooperativas y mutualistas, una actitud de cordial prescindencia, no habiendo dificultado jamás la obra que dichas entidades llevan a cabo en sus respectivas esferas.

"Entiende también este Consejo que, así como las organizaciones sindicales no tratan de inmiscuirse en las cooperativas, asociaciones mutualistas y partidos políticos para trazarle una orientación determinada, estos últimos — si en realidad desean mantener relaciones cordiales — deben observar una actitud idéntica con las primeras, ya que éstas, de conformidad a la amplia autonomía y absoluta independencia que gozan, son las que — con la exclusión de toda intervención extraña — deben fijar su propia orientación.

"También hacemos presente que este Consejo Federal desea y trabaja para que la mayor armonía reine en todas las organizaciones que, aunque por vías diversas, bregan por el bienestar de la clase obrera; pero pensamos que esa armonía y concordia no son realizables si cada organización no se concreta a su respectiva esfera.

"En lo que respecta al criterio con que ese partido encara el problema sindical en la declaración que nos adjunta, lo consideramos bastante acertado, y en cierto modo, lo compartimos. El único reparo que debemos hacer es en lo que respecta al término "sindicalismo", que para nosotros, él, sea o no revolucionario (ya que esto depende de circunstancias, de hechos, y no de meras declaraciones), es la misma organización obrera; y, por esta causa, nos parece que propiciar su alejamiento equivale a propiciar la desorganización; precisado así nuestro criterio, plácenos declarar que atenderemos gustosos cualquier pedido que se nos haga tendiente a los fines a que vuestra nota hace referencia, y transmitiremos, además, a esa secretaría los pedidos de informe que sobre el movimiento socialista pudieran llegar.

"Confiamos, también, que ese comité, fiel a los propósitos de cooperación y de concordia que expresa en la nota, en el futuro pondrá especial empeño en mantener estas relaciones cordiales, cuidando de que elementos irresponsables no aprovechen los órganos de publicidad de ese partido para dificultar la obra de la organización con publicaciones parciales y sectarias.

"Sin otro mitivo, saluda a usted cordialmente. — Por el Consejo Federal, **José Benvenuto**, prosecretario. — Noviembre 15 de 1918."

MOVIMIENTO INTERNACIONAL

Congreso de la Federación Internacional de los obreros del Transporte

La Federación Internacional de los Obreros del Transporte, que agrupa a las organizaciones de los ferroviarios, obreros de puertos y dockers y marítimos, ha celebrado, conforme lo anunciamos en uno de nuestros últimos números, el congreso que había convocado en la ciudad de Ginebra (Suiza) para los días 18 al 22 de abril ppdo.

Desde que terminó la guerra europea la F. I. O. T. ha celebrado con éste ya tres congresos. De todos ellos, así como también de la acción desarrollada por esta gran organización internacional, nos hemos venido ocupando preferentemente. Aun cuando nuestra organización permanece todavía desvinculada de la organización internacional de la industria del transporte, hemos creído siempre necesario hacer conocer a nuestros camaradas las actividades de la F. I. O. T. Estos informes son siempre, a la vez que interesantes, ilustrativos. Ellos nos permiten valorar los esfuerzos de nuestros hermanos de los otros países a la vez que nos dan una noción exacta de su capacidad orgánica y orientación sindical.

La F. I. O. T., con motivo de su reciente congreso, ha podido comprobar con satisfacción el creciente desarrollo de sus fuerzas. Contando apenas con 758.342 miembros en ocasión del congreso reconstitutivo (1o. de Mayo de 1919) pasó inmediatamente a 1.889.121 el 31 de diciembre del mismo año. Un año más tarde — el 31 de diciembre de 1920 — la F. I. O. T. había logrado ya la importante cantidad de 2.713.403 miembros. Un progreso constante e ininterrumpido marca la línea recorrida por el organismo internacional del transporte en el breve lapso de tiempo que lleva de reconstituída. Estos efectivos, que comprenden a diez y seis países, se descomponen del siguiente modo:

Gran Bretaña —	
Federación Nacional de O. del Transporte	400.000
Unión Nacional de Trabajadores Ferroviarios	470.000
Alemania —	
Unión de Obreros del Transporte de Alemania	582.000
Unión de Trabajadores Ferroviarios de Alemania	503.000
Holanda —	
Unión Central de Obreros del Transporte	20.550
Federación de Obreros del Transporte de Holanda	9.000
Unión de Trabajadores del riel y de tranvías de Holanda	20.784
Bélgica —	
Unión Belga de Obreros del Transporte	30.000
Sindicato Nacional de Ferroviarios, P. T. T. y Marinos de Bélgica	84.000
Austria —	
Unión de Obreros del Comercio, Transporte y de carga	52.553
Unión General de Ferroviarios	91.944
Suecia —	
Unión Obreros del Transporte de Suecia	13.794
Unión de Ferrovarios de Suecia	39.554
Noruega —	
Unión de Obreros del Transporte de Noruega	10.000
Unión de "Steward" de Noruega	2.000
Unión de Ferroviarios de Noruega	8.950
Unión de maquinistas de locomotoras de Noruega	1.699
Unión de marineros y foguistas de Noruega	5.000
Francia —	
Federación Nacional de Trabajadores Ferroviarios	100.000
Federación Nacional de Obreros de los Puertos, Dockers, del Transporte y Manutención	48.000
Federación Nacional de Medios de Transporte	20.000
Luxemburgo —	
Federación Nacional de Ferroviarios de Luxemburgo	6.700
Dinamarca —	
Unión de Obreros del Transporte de Dinamarca	3.000
Finlandia —	
Unión de Obreros del Transporte de Finlandia	5.012
Suiza —	
Federación Suiza de Obreros del Comercio, del Transporte y Alimentación	2.880
Federación Suiza de Ferroviarios	40.000
Checoeslovaquia —	
Unión de Obreros del Comercio, de las Comunicaciones y el Transporte	10.000
Unión de ferroviarios de Checoeslovaquia	66.598
Irlanda —	
Unión de Obreros del Transporte de Irlanda	15.000
Yugoeslavia —	
Unión de ferroviarios de Yugoeslavia	27.000
Grecia —	
Sindicato Nacional de las Comunicaciones y el Transporte	25.000
Total	2.713.403

Además, desde enero del corriente año, han solicitado su ingreso en la F. I. O. T. las organizaciones ferroviarias de Dinamarca, España, Bulgaria y Hungría y los obreros del transporte de este último país.

En el congreso estaban representadas 26 organizaciones, por 75 delegados, pertenecientes a los siguientes países: Bélgica, Dinamarca, Alemania, Francia, Inglaterra, Holanda, Luxemburgo, Noruega, Austria, Suecia, Checoeslovaquia y Suiza, con un total de 2.251.591 obreros organizados.

Se excusaron de su inasistencia las organizaciones de Irlanda, Bulgaria, España, Hungría, y los ferroviarios de Suecia e Inglaterra. Estos últimos fueron impedidos de asistir por la huelga de los mineros.

El camarada Roberts Williams, secretario de la Federación Nacional de Obreros del Transporte de Inglaterra y presidente de la Internacional, vióse igualmente, por las mismas causas, imposibilitado de concurrir.

En cambio, envió una larga carta expresando cuál es a su juicio la orientación que debe seguir la F. I. O. T.

"En consideración a nuestra posición internacional — dice Williams — es de desear que la unidad sea fortificada en todas las industrias. La F. I. O. T. ha sido una de las primeras que ha sido reorganizada inmediatamente después del armisticio... Un formidable trabajo de organización ha sido efectuado durante la guerra y después del armisticio. La fuerza numérica ha aumentado extraordinariamente en todos los países. Con esta fuerza nosotros disponemos, naturalmente, de un poder de acción mucho más efectivo para mejorar las condiciones de vida en las masas obreras."

Entre otras cosas más, dice Williams: "Con un éxito incontestable, la F. I. O. T. ha combatido los esfuerzos que se han hecho para suprimir las organizaciones de los obreros, con especialidad entre los obreros del transporte de Polonia, Finlandia y Hungría. Ella se ha puesto a disposición de los mineros y ferroviarios ingleses con motivo del conflicto actual. Es un hecho innegable que ella es el campeón del secretariado industrial internacional. Los efectos destructores del tratado de paz — continúa diciendo — han hecho imposible la continuación normal del comercio y el librecambio de los productos de primera necesidad, que son la base misma de las posibilidades del trabajo para los obreros del transporte." Y concluye diciendo: "Los marinos de todos los países deben saber que la F. I. O. T. es un lugar más adecuado. La cooperación activa que en las disputas de la esfera de la navegación presten los obreros de los dockers y los obreros de los oficios similares del transporte serán siempre de una importancia primordial. Cuando un buque logra abandonar un puerto, él no puede ser detenido si no es por la solidaridad de los marinos y obreros de los puertos en el punto de su destino. Las organizaciones de los marinos no tienen, pues, derecho a solicitar el apoyo de las otras secciones del transporte en tanto que ellas ocupan una posición frente a la F. I. O. T."

Williams se refiere, sin duda, a la posición que ocupan los marinos que tienen una organización internacional (International Seafarers Federation), de la cual es presidente Havelock Wilson, de los marinos ingleses. Con esta organización la F. I. O. T. ha intentado hacer una entente, no habiendo logrado su objeto. Debido a su orientación estrechamente corporativista e impermeable a las nuevas concepciones sindicales, la Federación de los Inscriptos Marítimos de Francia — que formaba parte de la International Seaparers Federation — se ha separado últimamente para ingresar en la F. I. O. T.

LA ORDEN DEL DIA DEL CONGRESO

La orden del día del congreso había sido fijada como sigue:

I. Apertura del congreso por el presidente del mismo.
II. Elección de la mesa del congreso.
III. Examen de las credenciales.
IV. Fijación de la orden del día.
V. Informe de la acción ejecutiva.
VI. Informe financiero.
VII. Discusión de las proposiciones presentadas.
VIII. Sede de la F. I. O. T.
IX. Designación de los países entre los cuales deberían ser elegidos los miembros del Consejo general y Comité Ejecutivo de la F. I. O. T.
X. Elección de los miembos del Consejo general.
XI. Elección de los miembros del Comité Ejecutivo.
XII. Fijación del país o ciudad donde deberá celebrarse el próximo congreso.

DISCURSO DEL PRESIDENTE

El camarada Doring, delegado alemán, es designado presidente del congreso.

En su discurso de apertura declara que la F. I. O. T. debe demostrar en este congreso que está dispuesta para las grandes luchas sociales que se avecinan. Actualmente — dice — los empresarios tienen fija su mirada sobre nosotros a fin de orientar su política conforme a nuestras decisiones. La baja de los salarios nos amenaza, sobre todo en los países neutrales que, abundantemente provistos de mercaderías, no pueden exportar debido a la baja del cambio. Los primeramente heridos por esa situación serán los obreros del transporte. Debemos, pues, hacer obra de solidaridad.

Al lado de los empresarios están los gobiernos que siguen nuestros debates con igual interés. Por los medios de nuestra organización internacional deberemos hacer sobre ellos una presión permanente. Desde la guerra ha tenido lugar una serie de conferencias internacionales. Se ha creado la Oficina Internacional del Trabajo y se ha celebrado la conferencia de Génova por la semana de 48 horas entre los marítimos. La F. I. O. T. ha hecho todos los esfuerzos posibles, pero ella no ha obtenido los resultados deseados debido a la resistencia que encontró por todas partes.

Existen — agregó finalmente — países donde las organizaciones del transporte son muy débiles. Es nuestro deber solidarizarnos con ellas.

Terminado el discurso del presidente, y después de los saludos del representante suizo, camarada Morard, el congreso designa diversas comisiones dictaminadoras.

CONTRA EL MILITARISMO Y EL IMPERIALISMO

En nombre del Comité Ejecutivo, el camarada Edo Fimmen, secretario de la F. O. I. T. y a la vez de la Federación Sindical Internacional, presenta una resolución contra el militarismo y el imperialismo.

El camarada Edo Fimmen recuerda que antes de la guerra, en los medios sindicalistas no preocupaba ningún otro problema que no fuera esencialmente corporativo y económico. Los congresos obreros dejaban para los partidos políticos todo problema general y de clase. Sólo la organización sindicalista de Francia planteaba en los congresos internacionales la necesidad de encarar los grandes problemas generales. Pero las organizaciones de los otros países — que se hallaban supeditadas a los partidos políticos o reducían su acción a límites estrechos y de una innocuidad manifiesta — se oponían sistemáticamente a aquel punto de vista de la organización francesa, que tendía a dar a la acción sindical un contenido revolucionario y de clase.

"La guerra — dijo Fimmen — ha demostrado elocuentemente el error de aquella estrecha concepción y puesto de relieve la necesidad de dar una mayor extensión a la actividad sindical. El congreso de Cristianía ha adoptado ya una resolución por la cual la F. O. S. I. se coloca en un terreno de franca hostilidad a toda acción militarista. El presente congreso debe confirmar aquella resolución."

Fimmen explica en seguida la situación de la clase obrera de Hungría, Finlandia, España, Rumania, Bulgaria, Yugoeslavia y los Balcanes, y traza la acción que debe desarrollar la F. I. O. T. para ir en ayuda de las organizaciones de estos países.

A proposición del camarada Schumann, de Alemania, el congreso sanciona sin discusión el proyecto de resolución del Comité Ejecutivo, aprueba la acción desarrollada por el consejo de administración de la F. I. O. T. y secretariado y da mandato al nuevo consejo para que ponga en práctica toda acción contra el militarismo.

Al efecto, previa exhortación de Fimmen, el congreso vota la suma de 10.000 florines destinados a la propaganda que en este sentido desarrollará la Federación. Votan contra esta resolución Sindlery (Suecia) y Bevin (Gran Bretaña).

(Continuará).

La labor de los delegados

EN BREVE HAN DE QUEDAR LISTOS LOS ESCALAFONES DE CAMAREROS, SEÑALEROS, DEPENDIENTES Y AUXILIARES DE ESTACION.

Despues de confeccionados los escalafones de guardas y cambistas y capataces cambistas que, por cierto, dieron lugar a discusiones bastante largas entre nuestros delegados y los representantes de las empresas, prosiguióse con el de camareros y señaleros.

El escalafón de camareros fué interrumpida su discusión por cuestiones relativas al horario, viáticos y sueldos, los que posiblemente, en breve, será subsanada esta dificultad.

En cuanto al de los señaleros, estos compañeros, como ya informamos, tuvieron que interrumpir la discusión para salir en jira por sus respectivas líneas para hacer el cómputo de tirajes y tomar todos los datos indispensables para la clasificación de las cabinas.

Una vez de vuelta, todos los delegados en esta, lo que será muy pronto, comenzarán de inmediato la discusión sobre este particular para dar por terminado su escalafn correspondiente.

Con respecto a la terminación del que comprende a los dependientes y auxiliares de estación, que también se encuentra interrumpido debemos manifestar que esta demora es ocasionada con motivo de la clasificación de estaciones, categorías de trabajo y sueldos que los representantes de las empresas están estudiando, un proyecto presentado por nuestros delegados y al que deben elevarlo a los gerentes para que lo consideren

Estos, según informes que se le han suministrado a nuestros compañeros, no pueden reunirse a causa de la enfermedad que le aqueja al gerente del F. C. C. A. hace ya varios días. Una vez subsanado este inconveniente, se reanudará la discusión para terminar también este escalafón.

Debemos hacer notar, igualmente, que dentro de pocos días se reanudará la discusión del escalafón correspondiente a Talleres, en virtud de que el motivo de su interrupción ha desaparecido, por cuanto las empresas, según se nos informa, han uniformado un contra proyecto sobre el presentado por nuestro delegados, y el representante del gobierno, ingeniero Paschini, ya ha regresado a la capital.

Apostillas

(Los comentarios que se han venido bordando alrededor de la reciente declaración de huelga, cuya infructuosidad, por lo visto, nada ha enseñado, nos mueve a hacer conocer estas observaciones del talentoso publicista español. Porque si bien el autor se refiere a un hecho de otra índole, las reflexiones que hace son aplicables perfectamente a nuestro caso.)

Tenía yo ha tiempo un amigo tan aficionado a los toros que se hizo torero, y como no consiguiese que le contratasen en las plazas de España, se fué a tentar fortuna en las de América. Al volver, me refirió su campaña gloriosa y peregrinas hazañas, en las cuales yo no podía creer, porque sabía que este amigo era de breve ánimo y corazón encogido. Para convencerme, quiso que le viese un día que toreaba en Tetuán de las Victorias. Y allí me fuí. Nunca lo hubiera hecho. Jamás había presenciado yo muestras de tanta pusilanimidad y cobardía como las que mi amigo nos ofreció aquella tarde luctuosa. Y heme aquí muy perplejo, después de la corrida, no sabiendo con qué cara presentarme delante de mi amigo, a quien suponía corrido y aniquilado. Cuál no sería mi sorpresa al verle que se acercaba hacia mí, con aire muy inflado y jactancioso, lleno de satisfacción de sí propio, como un Rolando o un Cid, y más cuando le oí hacer alarde de su braveza y sangre fría, y vituperar el apocamiento de los demás toreros en términos tales, que en vez de ser él el avergonzado era yo. Entonces recibí el testimonio más fehaciente de cuán difícil es sacar a un hombre del error, si con el error se complica, como suele suceder casi siempre, la vanidad o el amor propio. No ya en materia intelectual, que suele ser materia opinable, sino en materia de hecho, sujeta a comprobación, es sobremanera difícil que un hombre reconozca de buen grado que se equivocó.

Ramón PEREZ DE AYALA.

DE ACTUALIDAD

La huelga de maestros

Al escribir estas líneas, lo hago con el deseo de que mis palabras hallen eco en el espíritu de mis compañeros ferroviarios.

Voy a referirme a la huelga de maestros; de esos seres que hasta ayer eran los esclavos más humildes del estado, y que cansados de sufrir ultrajes y miserias se han decidido a sacudir el yugo que los dominaba.

La sociedad no quiere dar crédito a la realidad. ¡Cómo! ¿Era posible que los maestros alzaran su voz en signo de protesta?... ¡No!... ¡Qué esperanza! ¡Todo era efecto de alguna pesadilla producida por una mala digestión.

Y sin embargo, los hechos, nos demuestran claramente que los maestros; esos nobles maestros; lo mismos que gemían bajo el látigo del tirano, han empezado la lucha.

¿Y cuál es el motivo de la huelga? ¿Qué es lo que piden? ¡Casi nada!... piden tan solo que el gobierno les entregue los diez y seis meses de sueldo que les adeuda.

¡Diez y seis meses! mucho han aguantado en verdad; y ha sido necesario que el hambre les hincara sus garras para que ellos se rebelaran. Pero, no les desalentemos con inútiles reproches. Llegó la hora en que ellos también habrían de bajar a la arena para medirse con los explotadores del pueblo, y es nuestro deber prodigarles alientos.

¡Compañeros maestros! Nosotros somos ferroviarios, pero eso no obstaculiza que nuestros sentimientos nos decidan a defender vuestra causa, que es la nuestra.

Nuestra misión es la de purgar a la sociedad de todos sus malos elementos, empezando por el capital, nuestro tradicional enemigo. ¿Y, acaso, no es también el capital el que a vosotros os tiraniza? Sí; es el mismo capital disfrazado con la manta del estado, y por lo tanto tendrá que responder ante nosotros de lo que le acusais.

Tened confianza en el triunfo. Os repito lo mismo que tuve oportunidad de deciros días atras: ¡Teneos firmes! ¡Ha llegado la hora de volar el alcázar de esta inmunda sociedad que nos tiraniza!

¡Compañeros Ferroviarios! Si teneís algo de amor para vuestros hermanos los maestros, es necesario que no les neguéis vuestro apoyo moral y material llegado el caso.

¡Viva la huelga del magisterio! Y esto vaya por nosotros ¡Viva la bandera roja de nuestros ideales!

S. AGUERO.

Rosario, F. C. C. A., Mayo de 1921.

Firmes y resueltos

Hoy, más que nunca, debemos permanecer firmes y resueltos, frente al enemigo tradicional: el explotador, el parásito; para desbaratarle las artimañas que pone en juego con el propósito de dar por tierra con nuestra organización.

Cada día que transcurre pone en juego alguna nueva trampa para ver si en ella ponemos el pie; presagia su cercano fin y hace cuanto puede para prolongar su caída.

Corresponde a nosotros, entonces, no dejarnos sorprender en sus trampas; vivir vigilante para no caer en sus redes y luego intensificar la labor de nuestra organización, en la seguridad de que la duración del actual régimen está en proporción inversa al robuste-

Movimiento e Informes Seccionales

TRES ARROYOS

¿Quién es responsable de que "sobre" personal en los ferrocarriles? — En estos tiempos se está poniendo de moda en todas las secciones eso de "la escasez de trabajo" y "abundancia de personal", cosa que muchos compañeros aceptan o creen sencillamente a pesar de que muchas veces se dicen ellos mismos personas inteligentes, etc., etc. Sin embargo, si nos paramos a observar un momento nada más este sencillo problema, veremos, con una claridad que no admite dudas, el error en que incurrimos al aceptar un descarada mistificación de parte de las empresas.

Podemos afirmar, sin temor a que nos refuten, que no sobra personal: que miente quien tal diga, y que no falta, tampoco, trabajo. Lo que falta es otra cosa muy distinta: falta buena voluntad y valentía en algunos compañeros, que, con sus actitudes miedosas y hasta serviles se perjudican ellos y el gremio, para beneficiar a las empresas.

Esos compañeros, guardas casi siempre, son los que dan a las empresas motivo para que argumenten que les sobra personal, cuando la realidad nos dice lo contrario todos los días.

Podríamos citar muchísimos casos, que suceden diariamente en todas las secciones de los diversos ferrocarriles del país, pero, para documentar nuestra tesis, nos concretaremos a uno sucedido hace días en esta sección.

Ya está casi olvidado, por la falta de aplicación, que los trenes, de acuerdo con la reglamentación del trabajo, deben correr con dos guardas, y que la jornada de éstos tiene, también, un límite. Pero esto no obsta para que casi todos los trenes, por falta de personal, salgan con un solo guarda, y que, a veces, por falta de guarda, se corren trenes a cargo de un peón, un telegrafista o cambista.

¿Por qué, entonces, las empresas son creídas, cuando en su afán de explotación, para no acceder a las justísimas reclamaciones del personal, argumentan que hay "escasez" de trabajo, y por ende, abundancia de obreros?

Además del caso citado, hay otro, que también favorece grandemente a las empresas, a la par que nos perjudica a nosotros, los obreros, y éste consiste en el incumplimiento, por parte del personal, de la reglamentación, en lo que a horario se refiere.

Es bien sabido que son contados los compañeros guardas que al terminar su jornada reglamentaria pidan relevo, y que si no se les da, planten el tren, como deben hacerlo. La mayoría absoluta de los guardas se contenta con pedir relevo, y si se les niega — cosa que sucede siempre — continúan viaje, recargándose en dos, tres y más horas de servicio, que ni siquiera le son abonadas.

En los casos en que un guarda consciente de su derechos y lo suficientemente valiente para hacerlos respetar planta un tren porque no le dieron el relevo solicitado, alegando "falta de personal", la superioridad busca y encuentra de inmediato personal para relevar a aquel compañero consciente. ¿Por qué no encuentra personal para estos relevos en todos los casos en que se producen? Sencillamente, porque hay pocos guardas capaces de hacer respetar sus derechos. Porque a la menor amenaza de un jefezuelo pedante se humillan y continúan viaje, recargándose horas y horas en el servicio.

Es por esto que "sobran" guardas, al decir de las empresas, que abusan de los inconscientes, de los miedosos, de los incapaces de hacer respetar los derechos que conquistaron los compañeros capaces del gremio, desde nuestra organización sindical.

Días pasados, los compañeros Cordero y Dolinier salieron con un tren de Juárez a Alzaga, y de esta estación regresaron a Vela, de donde les ordenaron correr otro tren a Dorrego, llegando a Tres Arroyos al cumplir la jornada reglamentaria de trabajo. Como era lógico, pidieron relevo, pero como la superioridad se negó a concederlo, continuaron viaje a Dorrego, adonde llegaron enormemente recargados de trabajo.

Además de este caso, diariamente salen trenes con un solo guarda, y algunos con un peón. Sin embargo, la empresa dice que por falta de trabajo tendrá que suspender o rebajar personal. ¿Por qué, entonces, cuando se pide relevo no lo concede por falta de personal? ¿Quién miente en este caso?

Pero los únicos culpables somos nosotros, que nos recargamos y salimos solos con un tren que debe llevar dos guardas. — **Un guarda.**

LA PLATA (Meridiano V)

Nueva comisión administrativa. — En una de las últimas asambleas efectuadas por esta sección se ha renovado la C. A. de la misma, la que quedó formada en la siguiente forma: Secretario general, José Urriticochea; de actas, Eduardo Barbieri; tesorero, Juan González; protesorero, José Dermido; cobradores: Domingo Barros, Antonio Esterlich, Máximo Alberdi, Roque Pisani, Valerio Fernández y Angel López.

Así, pues, en lo sucesivo, toda correspondencia debe ser dirigida a nombre del nuevo secretario, al local de la secretaría, calle 17 No. 1715.

Necrológica. — El día 7 del corriente dejó de existir nuestro querido compañero José Colombo.

La desaparición de este soldado de la Confraternidad ha sido hondamente lamentada por todos los compañeros. — **Corresponsal.**

TEMPERLEY

Aclaración — Entre algunos asociados de esta sección se anda propalando el rumor de que el ex cobrador Colombo se ha escapado con más de cuatrocientos pesos. Si bien es cierto que en un fallecimiento de familia ha hecho uso indebido de esa cantidad, no lo es así "que se escapó". Pues ahí está concurriendo al local social, donde reconoció la deuda ante la nueva comisión administrativa y comprometióse a pagarla en un plazo prudencial. La asamblea del 28 de abril aprobó el informe que sobre este asunto dió el ex secretario Alvarez.

Está probada, una vez más, la falta de conocimiento que algunos compañeros tienen de los asuntos más importantes de la sección, debido, principalmente, a que no concurren a las asambleas, a enterarse allí, controlar y hacer la crítica, si cabe, antes de propalar noticias que cambian la faz de las cosas. Con esto lo único que hacen —¿lo harán por eso? — es obstaculizar la buena marcha de la organización. — **Corresponsal.**

HAEDO

Expulsión de un asociado — En una de las últimas asambleas efectuadas por esta sección fué expulsado de nuestra organización el asociado Fernando Espíndola, considerado peligroso para nuestros fines, ya que no supo levantar el cargo de ser amarillo, que le fué formulado. — **La comisión.**

---

cimiento de los sindicatos que son las fuerzas vitales de la nueva organización que está llamarda a suplantar a ésta que agoniza, vale decir, cada ladrillo que nosotros colocamos a nuestra casa lo sacamos del cimiento de la casa vieja; cada socio nuevo que ingresa a nuestras filas es un apoyo que pierde el enemigo.

La clase capitalista está al borde de su tumba; ha terminado su ciclo histórico — bastante funesto, por cierto, como sus antecesores — y se está gestando en nuestro campo, sus sustitutos. Los sindicatos obreros le sucederán ya que son en realidad las bases sobre las cuales debe descansar todo régimen justo, por cuanto somos los que todo lo producimos y que, por una de las tantas ironías de la vida, de nada disfrutamos.

Trabajemos camaradas en nuestros respectivos sindicatos, para acelerar el advenimiento de esa, tan ansiada, sociedad de productores libres, y mientras la hora llega, demos expansión al espíritu con un viva La Confraternidad Ferroviaria.

M. SUAREZ.

Villa Iris, 8|5|921.

BUENOS AIRES (C. G.)

La sección B. A. (C. G.) de los sindicatos de Tráfico y Talleres, en asamblea general efectuada el 10 de junio, considerando que la actuación de la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria en el pasado movimiento general de la clase trabajadora del país, ha sido de todo punto de vista cobarde, obligando con su cobardía a los ferroviarios a que traicionaran una huelga general de sus hermanos de clase, no obstante que los estatutos en su artículo 44 confieren a la Junta Central la facultad de declarar la huelga general del gremio cuando el gobierno cree situaciones como la pasada, y las resoluciones de numerosas secciones en ese sentido y la resolución expresa de la Fraternidad en su último congreso, cree llegado el momento de pedir la realización de un congreso mixto extraordinario para juzgar a esos dirigentes que han demostrado que en los momentos de prueba no responden por cobardía a las aspiraciones y resoluciones del gremio.

Lanzar un manifiesto dando los fundamentos de esta resolución. Pedir a las demás secciones de Tracción, Tráfico y Talleres que se expidan a la brevedad sobre nuestro pedido y que hagan públicas sus resoluciones en órganos obreros, para saber así cuándo han alcanzado el porcentaje estatutario.

Publicar esta resolución en los periódicos obreros.

Nota de Redacción. — A título informativo nos consideramos obligados a dar a la publicidad la resolución que antecede, en la que se ataca de manera impropia a la Junta Central. No vamos aquí a replicar a los calificativos injuriosos, pero queremos, sí, poner de manifiesto un hecho que los bravos y valientes autores de esta proposición silencian, porque él pondrá de manifiesto que el mismo "cariño" y respeto que se exterioriza contra la junta se tiene por la verdad y la exactitud histórica.

El hecho a que nos referimos es el siguiente:

Durante los días de la huelga general muchos hablaban en las puertas del taller de que había que secundar el movimiento. La comisión, consciente de su deber, manifestó que no se creía con derechos ni facultades para adoptar, de por sí, tan grave resolución. En vista de este estado de incertidumbre, y con objeto de conocer positivamente cuál era el estado de ánimo del personal, se resolvió efectuar una consulta general. Y bien, ¿cuál fué el resultado de esa consulta? El resultado de esa consulta, que se practicó en el mismo taller, fué el siguiente: 60 votos por la huelga, 90 en contra y el resto abstenido. Debemos hacer constar que el número de obreros pasa de 350 y todos ellos están asociados a la Confraternidad.

Si este resultado ha dado una consulta a los obreros del taller — que siempre han dado pruebas de un fuerte espíritu de batalla y de una clara conciencia de clase— puede uno imaginarse fácilmente cuál hubiera sido el resultado si una consulta semejante se hubiera hecho al personal de tráfico o tracción.

Sin embargo, este hecho, de una elocuencia tan significativa, es silenciado, para poder decir, como lo dicen, con una frescura admirable, que "la cobarde actitud de la Junta Central ha obligado a los ferroviarios a traicionar la huelga general."

Ante semejante situación se nos antoja formular estas preguntas, que debieran formularse a sí mismos todos los militantes: ¿La Confraternidad Ferroviaria debe recibir inspiración de la mayoría de los asociados u obedecer — como las tribus y las castas — a las indicaciones de unos pocos elegidos? Y en este último caso, ¿quiénes son esos iluminados? Ya que entre nosotros — como es sabido — hay varias "minorías conscientes" que se consideran con derecho a trazar el rumbo de la organización.

TALLERES SUD

Importante resolución de asamblea mixta. — Después de haberse discutido ampliamente en las asambleas mixtas efectuadas los días 5, 8, 12 y 15 de junio, en las que intervinieron los asociados de T., T., y T., esta sección resolvió **por absoluta mayoría aprobar en un todo la conducta observada por los cuerpos centrales de nuestra organización, la Confraternidad Ferroviaria,** con motivo de los últimos conflictos provocados por la L. P. Argentina, A. N. del trabajo ajeno y policía de la capital, como asimismo los trámites realizados para la libertad de los presos, apertura de locales obreros y disolución de la "liga". — **La comisión mixta.**

LIBERTAD

Capataces maniáticos. — Tenemos en esta sección dos señores capataces que, además de ser amarillos, tienen la manía de perseguir al personal, insultándolo en la forma más grosera y exonerando y suspendiendo a todos aquellos que no se prestan a sus nada limpios manejos.

Además de esto, tienen la costumbre de no querer entregar a los obreros las herramientas y materiales necesarios para el trabajo, lo que, más que a nosotros, perjudica los intereses de la empresa.

Estos sujetos son **Luis Boverio y Alejandro Jacob**, a quienes llamamos seriamente la atención, pues si continúan en su actitud, nos veremos obligados a proceder por nuestra cuenta, ya que la superioridad nada hace por evitar esta situación anormal. — **Corresponsal.**

CABALLITO

Un reptil peligroso. — Los obreros de esta sección hemos sido ingratamente sorprendidos por la reaparición de aquel sujeto que en otros tiempos fuera un tirano capataz, llamado **Santos Isola.** Este individuo fué exonerado años atrás por algo nada limpio de esta empresa, y ahora ingresó como ajustador.

Creyendo que al haberse transformado en obrero se hubiera también dignificado, lo admitimos en nuestras filas, pero a los tres meses de ser socio, renuncia, porque — según él — nuestros dirigentes son "agitadores de oficio". Pero la causa real de su renuncia fué por temor a que se declarara la huelga, ya que él no quiere "comprometerse", pues aspira a volver a ser capataz.

Ya saben, pues, camaradas, quién es el sujeto Santos... (¡qué ironía, no?) — **Corresponsal.**

LAS FLORES

Resolución de asamblea mixta. — Reunidos en asamblea general los socios de los tres sindicatos que integran la Confraternidad Ferroviaria (sección Las Flores), resuelven:

1o. Ponerse de pie en homenaje a los compañeros masacrados por la liga tenebrosa, acaudillada por facinerosos capitaneados por Carlés el 1o. de Mayo en Gualeguaychú.

2o. Elevar un telegrama al presidente de la república protestando enérgicamente contra los propósitos de la liga carlesiana y pidiendo la disolución de ésta por ser la causante de todos los desórdenes sociales y de las masacres hechas contra la clase trabajadora organizada.

3o. Cooperar en todo lo que sea posible para contrarrestar el avance de dicha horda y exhortar al gremio ferroviario a prepaarse a hacer valer su fuerza para evitar que se introduzca en la organización. — **Corresponsal.**

BASAVILBASO

Protesta contra los sucesos de Gualeguaychú. — Varias. — Respondiendo al llamado de la F. O. R. A., el día 14 de mayo esta sección, juntamente con los gremios locales, organizó un mitin de protesta contra el cobarde crimen cometido por los mercenarios liguistas con nuestros compañeros de Gualeguaychú.

La manifestación ha sido grandiosa y entusiasta. En ella hicieron uso de la palabra varios oradores, quienes condenaron enérgicamente la obra de los falsos patriotas y exhortaron a los trabajadores a unificar sus fuerzas para hacer frente al enemigo.

Disciplinarias — En la asamblea efectuada el día 21 se resolvió expulsar de nuestras filas a **Tomás Rodríguez y José Peralta**, por considerar que sus actitudes serviles hacia la superioridad los hacen indignos de permanecer a nuestro lado.

Comisión de reclamos. — Ha sido designada, de acuerdo a lo que dispone el escalafón, la comisión de reclamos, la que quedó integrada por los siguientes activos camaradas: Juan Calvetti, Manuel Monzón y Santiago Bataglia.

Asamblea mixta. — Importantes resoluciones tomadas. — En asamblea mixta efectuada el día 6 se tomaron importantes resoluciones, que transcribo a continuación:

1o. Como medida preventiva, solicitar del secretario de la F. O. M. comunique a la brevedad si el personal que tripula los ferri-boats es o no compuesto por compañeros marítimos.

2o. Comunicar a la J. Central que la sección Basavilbaso resuelve no transportar trenes con crumiros o liguistas.

3o. Comunicar a la J. C. que la sección Basavilbaso no ve con agrado, ni puede permanecer indiferente ante la reacción capitalista desencadenada, y pedir al mismo tiempo una actitud decisiva. — **Corresponsal.**

VERA

Las cosas en su lugar. — A pesar de que considero que es perder lastimosamente el tiempo necesario para fines más útiles, ya que los elementos que fomentan el divisionismo en la clase trabajadora no se convencen ante la verdad más concreta, voy a ocuparme brevemente de estos calumniadores de oficio que pretenden babosear a todos los hombres que no necesitan consejeros en virtud de que ya tienen definido el concepto de la lucha que nuestra clase sostiene contra el capitalismo.

Y conste, que a pesar de ser frecuentemente atacado por los divisionistas desde su pasquín "Emancipación", es esta la primera y última vez que me ocuparé de tan inmorales sujetos.

Las puertas de nuestro local están siempre abiertas para todos los compañeros sinceros que deseen contribuir al engrandecimiento de la única organización que defiende con lealtad los intereses y derechos del proletariado ferroviario: la Confraternidad Ferroviaria, pero no hemos de permitir que los elementos disolventes que mantienen las empresas para combatir la unidad de los trabajadores, unidad que tanto temen, vengan a nuestras filas a sembrar el confusionismo, el odio y la cizaña, ni hemos tampoco nosotros de servir de instrumentos para la realización de sus fines criminales.

Cuando los divisionistas pidieron a nuestra sección el envío de un delegado para que la representara en el congreso divisionista efectuado en Santa Fe el mes de Febrero ppdo., fué designado el que subscribe, quien concurrió a las célebres "reuniones secretas" donde se pretendía declarar la huelga en el F. C. S. F. con el fin de destruir su incipiente organización, a lo que me opuse tenazmente, convencido de que al proceder así defendía a mis compañeros del desastre a que querían llevarlo los agentes del capitalismo.

Por este proceder, aprobado por la sección Vera y Pilar, los divisionistas nos califican groseramente. Pero, qué importan los insultos y calumnias si tenemos conciencia de haber cumplido un sagrado deber?

Sabían muy bien los divisionistas que los compañeros del Santa Fe no estábamos en condiciones de afrontar una lucha. Sin embargo, nos empujaban hacia ella con el nefasto fin de entregarnos desorganizados y derrotados a las empresas.

Con respecto a las publicaciones y repugnantes manifiestos que aparecen como de las secciones Charaday e Intiyaco, sabemos que no son obra de los compañeros que son obreros, sinó de sujetos como Francisco Palomeque, que se entretiene desde el puesto que le dió la empresa, en dividir a los trabajadores, valiéndose de algunos irresponsables que le sirven de instrumentos.

Dicen, estos atorrantes, que nos combaten porque nuestra organización carece de orientación, en vez de decir que lo hacen porque así se lo manda la empresa. Dejemos, pues, que hablen los hechos. Ellos dirán toda la verdad. Los hechos dirán elocuentemente quien es Palomeque.

Eso es el hombre que más daño hace a los ferroviarios del Santa Fe, desde el escondite que para ello le facilitó últimamente la empresa. Es este que siempre habla de "vividores" quien pretendía hacer un mes de gira de propaganda divisionista, con el producto de las cotizaciones de Intiyaco; este fué, por último, quien aprovechando las cotizaciones de Charaday, pone en práctica los consejos de su médico y va a dar un paseito a Santa Fe. Este es Francisco Palomeque, el caudillejo de todos los divisionistas, quien en nombre de la libertad, la justicia, etc., sirve los intereses del capitalismo.

Pero, pese a todos los palomeques, nuestra sección progresa cada día que transcurre. Nuevos socios ingresan diariamente, dispuestos a luchar hasta exterminar el divisionismo. A esta obra dedicaremos nuestro tiempo, mientras los perros ladran. — **Antonio BILBAO.**

LA CARLOTA

Solidaridad con la Federación Obrera Marítima. — Damos a continuación la nómina de los compañeros que han contribuido en la subscripción organizada por esta sección a beneficio de la heroica F. O. M.:

Del fondo social, $ 8; Gerónimo Randisi, 1; B. Collard, 1; Enrique Pombo, 2; José Bornio, 1; D. Quiroga, 1; Carlos Baralda, 1; A. Campofreda, 0.50; Lorenzo Valfre, 1; Juan Mortefreddo, 1; Fernando de la Riva, 0.50; J. F. Tolosa, 0.50; B. Melo, 5; P A. Casaldo, 1; M. Casanova, 1; A. Fernández, 1; L. Lando, 1; A. del Prado, 1; Juan Pinela, 0.50; G. Cerastra, 0.50; E. Vázquez, 0.50; N. Rodríguez 0.50; C. M. Juárez, 1; J. J. Rodríguez, 1; P. Diomede, 1; M. Barboso, 1; José Rech, 1; N. N., 0.50; J. Presidente, 1; J. M. Echeverría, '; A. Sainz, 0.50, S. Beniiz, 0.50; E. Montaya, '; C. Nóvile, 2; J. Montenegro, 1; M. Piñeyro, 5; A. Ferrari, 1; J. Pacheco, 1. Total, $ 50.

Como se ve, la mayoría de los buenos compañeros de esta, han contribuido con su óbolo en ayuda d ela F. O. M. — **Corresponsal.**

TOLOSA

Subscripción a beneficio de los compañeros marítimos. — Damos a continuación el resultado y nombres de los contribuyentes en la subscripción organizada por esta sección a beneficio de la F. O. M.

Lista a cargo del delegado de Tolosa. — Con 1 $: E. paoli, Ltalo E. Cacace, E. Velazco, Angel Escobio, F. Cambeaggio, V. López, P. Challella, P. Pagola, B. Bonadeo, A. Rodríguez, José Gutiérrez, R. Berlingieri, M. Sanchez, José Pombo, José Tonca, G. Blois, José Pereyra, F. Fernández, Juan Greppi, F. Martini, E. G. Dagand, A. Baustista, A. de la Fuente, F. Moggia, M. Barbosa, A. López, L. García, V. García, F. Resbianes, F. Hidalgo, Marcelino Sánchez, V. Farnochia, A. Marensi, M. Hidalgo, J. Blanco, A. Drake, Juan Farnochia, J. Garmendia, A. Paoli, R. Gabba, Juan Doglio, Pedro Mazzuchi, Anfonso González, Pedro Luján, Vicente Gonzilez, F. Comini, A. Zuccatti, J. B. Ciocco, E. Amigo, E. Aguiar, M. G. Fraga, P. de Felipe, León Cros, S. Musques, Juan J. Tabeira, M. Souto, F. Malvestito, P. C. Sacco, F. Aguiar, C. Piccini, A. Bianchi, M. Torres, Miguel López, Alberto Bernasconi, Amadeo Conde, A. Montana, P. Reza, José Pérez, C. Melito, E. Carrettini, Julián Carcedo, José M. Musques, R. Hidalgo, C. Massotti, Juan Nardachione, F. Ramírez, José Cippolla, M. Fraga, L. S. Silva, José Ollo, Pedro Dorna, R. Giampaulo, José Camacho, A. Piccinini, F. Fraga, M. Rodríguez (P.), José Fontana, R. Mendez, S. Lucero, L. Torbill, V. Arismendi, J. Batol, J. Salas, T. Pérez, J. Monge, J. González, José Canino, J. de Laurentis, P. Barragan, F. Bautista, D. Scalli, J. Bruno, R. Rodiño, A. Rissi, A. Blanco y José Yañez. Total, $ 106.

Lista a cargo de los delegados de La Plata — Con 1 $: B. Aguirre, Massiadro, F. Fomeo, Pérez, C. Anoni, L. Girondo, D. Fazzio, Ibarra, M. Nadol, M. Rosadella, Milano, T. Piccinini, Mariño, B. Marcos, González, M. A. Plaghos, J. Iglesias, Colombo, A. Agostinelli, Lozano, Delgado, Delgado A., V. Fernández. Total $ 23.

Lista a cargo del delegado de Hipódromo — Con 1 $: Pedro Giordano, R. Rotger, R. Moral, J. Sauro, J. Uria, L. Sauro, D. Rossi, F. Zaffiro, F. Gurrero, M. Jacinto, M. M. Gil, F. Gelnuni, F. López, D. Pazzia. Total, $ 14.

Lista a cargo de los delegados de Dock Central y Río Santiago. — Con 1 $: M. Piñero, J. B. Mondi, A. Piergracomi, J. Carbone, A. Carrera, E. Cicarelli, E. Tesorieri, J. M. Ciolin, Juan Rugieri, R. M. Pérez, B. Delgado, A. Cortes, Juan Merêuri, P. Galicia, T. Petragnani, F. Lupinucci, V. Loide, J. Marchioni, Jesús Casaprina, J. A. Fernandez, E. Borgolio, B. Cusolito, A. Masieri, D. Caviglio, A. Bonani, G. Parisi, G. Alardi, R. Fomeo, M. Delgado, J. Lupinucci, J. Sardaña, P. Ganzodin, F. Vos, A. Ciolin, T. Montes de Oca, F. Sosa. Total, $ 37.

La suma total de esta suscripción que asciende a $ 180, ha sido enviada a su destino por intermedio de los Comités Centrales de nuestros sindicatos.

Fallecimiento. — Después de una penosa enfermedad, dejó de existir el que en vida fuera nuestro querido compañero J. Fregosi.

¡Paz en su tumba!

Contra la liga patriotera — En vista de la situación porque atraviesa la clase trabajadora, frente a los hechos vandálicos que comete la llamada Liga patriótica, juntamente con la Asociación del trabajo, el Sindicato de Tráfico, sección Tolosa, en asamblea realizada en la fecha, resuelve: 1o. Protestar enérgicamente por la actitud bochornosa de los "liguistas" en el asalto al Sindicato de Chauffeurs, lo mismo que los hechos luctuosos de Gualeguaychú (E. Ríos), y lo que pretenden hacer en el puerto de la capital. 2o. Protestar por la actitud del gobierno nacional permitiendo atropellar a la clase trabajadora y clausurando sus locales, prohibiendo las reuniones, derecho que les asiste y pedir la libertad de todos los detenidos en esta emergencia. 3o Pedir a la Junta Central de la Confraternidad Ferroviario declare la huelga general del gremio, para contrarrestar los atropellos de las mazorcas de asesinos reclutados por la famosa Asociación del trabajo y Liga patriótica, y que la Junta Central, pida al gobierno nacional la disolución de esa institución, que es la causante de todos los crímenes, en los que han sido víctimas modestos y honrados trabajadores que militan en las filas de la clase productora del país. — **Corresponsal.**

BUENOS AIRES OESTE

A los peones de estación de la sección local. — Necesidad de que nos preocupemos de la implantación de la jornada de ocho horas. — Los compañeros peones de estación hace mucho tiempo que venimos soportando una abrumadora jornada de trabajo que excede en la mayoría de los casos de 10 y 12 horas diarias, sin que hasta hoy nos hayamos preocupado lo más mínimo por poner término a esta situación en que nos ha colocado nuestra indiferencia rayana en abandono hacia todos los asuntos que nos afectan directamente.

Lo más que hemos hecho los peones, es lamentarnos vergonzosamente; lloriquear como verdaderos incapaces de encarar como se debe una cuestión de tan fácil solución.

La mayoría de nosotros ni siquiera somos socios de la organización del proletariado ferroviario; y, no lo somos, por miedo, por estúpido y repudiable servilismo hacia los mismos que abusan de nuestra situación, obligándonos a trabajar tantas horas como se les ocurra. Indudablemente, si continuamos así, jamás hemos de dejar de ser bestias de carga sin ningún derecho, como viles esclavos de los jefecillos pedantes, los que a su vez son serviles instrumentos de otros infatuados.

Por experiencia debemos estar convencidos de que el obrero aislado de la organización es un juguete de todos: como un árbol débil en el desierto, a merced de todos los vientos. Solo unidos, seremos fuertes, y en la sociedad capitalista, solo los fuertes tienen razón.

Es, entonces, necesario, empezar por organizarnos todos; por hacer una fuerza en las filas de la Confraternidad. Una vez hecho esto, recién empezaremos a tener derecho a reclamar, porque ya habremos dejado de ser serviles, para ser obreros conscientes, capaces de luchar por su propio bienestar al mismo tiempo que se hace por el de toda la clase.

¡A organizarnos, pues!

Al estar ya que no todos, siquiera la mayoría de los peones organizados, iniciaremos una campaña de agitación para la implantación de la jornada de ocho horas, cosa que se realizará sencillamente, porque entonces ya no serán unos cuantos que se lamenten o imploren, sinó la organización de los trabajadores ferroviarios, la Confraternidad que con su cada vez mayor fuerza, exigirá e impondrá a las tiránicas empresas el anhelo de todos los compañeros peones: la jornada máxima de ocho horas diarias.

A organizarse, a luchar en las filas de la Confraternidad Ferroviaria, si queremos salir de la miserable condición en que nos ha colocado nuestra propia indiferencia, nuestro jamás justificable abandono. —**Un peón.**

SEVIGNE

Cómo procede la policía de campaña — El día 6 de marzo, habiendo el compañero Salustiano Martínez ido a dar un paseo a la vecina localidad de Dolores, y no conociendo, fué a parar a una fonda, donde cenó. Una vez hecho esto, salió para ir a la estación a tomar el tren, ¡oh sorpresa de las sorpresas!, en la puerta fué asaltado por dos gendarmes y un particular, quienes dándole orden de entregarse preso. Al inquirir la causa de la detención, los gendarmes "guardadores ded orden" desenvainaron sus machetes y por toda contestación, la emprendieron a sablazos con nuestro camarada, a quien produjeron heridas en el cuerpo y la cabeza. Luego completaron la obra robándole $ 45 y conduciéndolo preso hasta la mañana siguiente, en que lo pusieron en libertad por "no haber causas para la detención".

Así procede la policía de la campaña, compuesta en su casi totalidad por sujetos sin moralidad como los que nos ocupan. — **Corresponsal.**

SAN GREGORIO

Agradecimiento. — El compañero Aurelio Suárez nos pide dejemos expresa constancia por intermedio de EL OBRERO FERROVIARIO, de su profundo agradecimiento hacia los compañeros que han contribuido en la suscripción que en su favor se inició últimamente. Además, hace presente que ha recibido la suma de $ 44.20. —**Corresponsal.**

GENERAL LAMADRID

Voz de alerta a los ferroviarios. — Desde un tiempo a esta parte viénese notando la actividad de algunos ferroviarios que, obedeciendo a quién sabe que secretos fines, se dedican a sembrar la rencilla en el gremio, calumniando a nuestra organización. Tenemos la seguridad de que sólo los hombres excesivamente ignorantes y los pillos al servicio de las empresas, pueden dedicarse a esta obra vil de intrigas que vienen a perjudicar al gremio que lucha sinceramente desde su organización por el progresivo mejoramiento económico y social de toda la clase asalariada. Pero, antes que los ignorantes son los malvados, pues aquellos se limitan a mirar con indiferencia la obra que realizan los compañeros activos que dedican su inteligencia y sus esfuerzos al engrandecimiento de la organización — que es la única arma con que contamos los trabajadores para defendernos y atacar al capitalismo — mientras que los instrumentos de los amos, los mercenarios dedican toda su actividad a un solo fin: confundir, dividir, engañar a los trabajadores para destruír la organización.

Pero, a pesar de los titánicos esfuerzos que realiza el capitalismo por medio de los calumniadores, no ha de conseguir su ruin, su criminal objeto, ya que los camaradas ferroviarios, al conocer por dolorosas experiencias a estos perros, sabrán darles el merecido a que se hacen acreedores.

De manera, pues, que es necesario iniciar una enérgica campaña contra esta plaga terrible, desenmascarándolos, denunciándolos como traidores a las secciones, a fin de resolver el castigo que debe aplicárseles y expulsarlos cuando hubiera motivo para ello.

Además, los nombres de los traidores, deben publicarse en nuestro periódico a fin de que sean bien conocidos por el gremio todo.

¡A la obra compañeros! ¡Hay que terminar con los traidores de los trabajadores que calumnian a nuestra organización! ¡Viva la Confraternidad Ferroviaria! — **Corresponsal.**

MAR DEL PLATA

Resoluciones de asamblea. — En una de las últimas asambleas efectuadas por esta sección, se tomaron las siguientes resoluciones:

1o. Imprimir 300 bonos de cincuenta centavos cada uno de los que se harán cargo los asociados, a beneficio de la F. O. Marítima.

2o. Hacer circular la subscripción nacional a beneficio de las familias de las víctimas del crimen de Gualeguaychú, encabezándole con 10 $ por Tráfico y $ 10 por Talleres. — **Corresponsal.**

PEHUAJO

Hazañas del inspector Martín. — Todos los compañeros del F. C. Oeste conocen perfectamente al inspector de Tráfico de T. Lauquen, llamado Martín, por cuya razón consideramos innecesario decir aquí que es el sujeto más vil que pueda concebirse.

Bien; los camaradas cambistas de esta sección, en vista de los peligros a que se exponían diariamente en el servicio dada la escasez de personal, han resuelto no efectuar maniobras sin tener el personal completo, resolución que comunicaron oportunamente a la superioridad. Enterado de esto el sujeto mencionado, concurrió el día fijado para poner en práctica la citada resolución a la playa de maniobras, y entrevistose con los camaradas cambistas, a quienes reprochó insolentemente su actitud. Contestáronle como se merecía, los camaradas afectados, haciéndole notar, además, que la medida tomada respondía únicamente al deseo de evitar desgracias personales. Pero Don Martín, nada quiere saber de esto, pues dijo: "que si perecía un cambista bajo las ruedas de un tren, nada importaba, ya que se reemplazaría inmediatamente por otro."

¿Qué les parece, camaradas, el proceder de este degenerado?

Es necesario que nos preparemos a darle el merecido a que se hace acreedor. Esto, sólo hemos de poder hacerlo entando fuertemente unidos en nuestra organización de clase: la Confraternidad Ferroviaria. No hay que olvidar que sólo "la unión hace la fuerza". Unámonos, pues. Que nuestra mayor preocupación sea organizar a todos los obreros ferroviarios, convenciéndoles de los beneficios que está reportando la organización a la clase explotada que lucha por su emancipación.

Los ferroviarios que permanecen al margen de nuestras filas, son inconscientes colaboradores de los atorrantes como Martín, a quienes es necesario vencer.

¡A unirse, pues! ¡A luchar, que la lucha es vida! — **Corresponsal.**

BARADERO

Llamado a los asociados. — La comisión administrativa de esta sección, vista la poca preocupación de algunos asociados que jamás concurren a las asambleas que se efetuan para resolver los problemas que afectan al gremio en general y en particular a cada asociado, vese obligada a hacerles un llamado al cumplimiento de su deber. Esperamos que nuestras palabras han de encontrar el eco que merecen en los compañeros a quienes van dirigidas, ya que ellas son en beneficio de todos los trabajadores ferroviarios.

Es muy lamentable que esto ocurra, y más aún si tenemos en cuenta que los compañeros que incurren en el grave error de no concurrir a las asambleas no lo hacen por ignorancia, sino por un abandono e indolencia tal, que amenaza dominarlos por completo, si no tratamos por todos los medios de poner remedio a tan terrible mal.

Es, pues, necesario, que todos los buenos compañeros se dediquen activamente a combatir esa indiferencia que anula a hombres que podrían ser inteligentes y valiosos militantes de nuestra organización.

De manera que la constante preocupación de los camaradas activos, debe ser la de combatir la indiferencia y hacer que todos los obreros colaboren en la gran obra de reivindiación que realiza nuestra organización.

¡A activar, pues! — **La Comisión.**

BUENOS AIRES (C. A.)

Llamado a estrechar filas.—Resoluciones de asamblea.—Esta sección, ante los hechos recientes, en los que actuaron los mercenarios liguistas y los haraganes de la Asociación nacional del trabajo ajeno, y visto que existe el propósito de quebrantar las filas sindicales, exhorta a los compañeros de la sección a estrechar filas.

Nunca, como en estos momentos de barbarie capitalista, el proletariado debe estar unido. Las rencillas que aparentemente dividen a los trabajadores deben desaparecer, pues no tienen razón de existir, y si existen poderasas razones para que estemos unidos.

¡A estrechar filas, camaradas, trabajadores!

Resoluciones de asamblea — En la asamblea efectuada el 12 del corriente, se resolvió autorizar a la C. A. para que organice una subscripción entre los asociados, a beneficio de la heroica F. O. M.

Confiamos que esta resolución simpática a todas luces, será eficazmente secundada por todos los asociados.

—En la misma asamblea, por unanimidad, también, se tomaron medidas disciplinarias contra aquellos asociados que no concurren a las asambleas.

Aunque la medida tomada es bastante enérgica, se hacía necesaria.

¡Trabajadores, compañeros, todos a cumplir con sus deberes para con organización! — **Corresponsal.**

ZANJON AMARILLO

Traslado de un superior. — Por resolución superior acaba de efectuarse el traslado del inspector de Tráfico señor Mallet, digno acreedor del mayor respeto de parte del personal, quien lamenta que deje de pertenecer a esta sección.

El señor Mallet, dispensó siempre al personal bajo sus órdenes un trato respetuoso y culto, razón por la cual se conquistó el afecto de todos los camaradas.

Ejemplos son estos de superiores que con sus procederes se abren paso por sobre las anacrónicas costumbres de alpunos que con sus brutales tratos, lejos de hacerse respetar se hacen odiar por los obreros bajo sus órdenes.

Los compañeros de ésta no quieren dejar pasar la oportunidad de significar a tan digno superior la sinceridad de su respeto y hacen votos porque sus actos para con los trabajadores sigan siendo como hasta ahora. — **Corresponsal.**

ROSARIO (Sección Tráfico F. C. C. A.)

Una iniciativa que fracasa. — Solidaridad pecuniaria. — Cuando recién apareció el escalafón para la repartición de guardas, los compañeros de dicha repartición en ésta, protestaban porque el escalafón imponía la condición de rendir examen satisfactorio para una buena cantidad de compañeros.

Y bien. De inmediato algunos camaradas encontráronle remedio a tan grave mal. Dijeron: "una escuela, compañeros, en nuestro local social constituída por el empeño y la cooperación de nosotros (los guardas), dándole a la Comisión Mixta lo que necesite para fundarla, es lo que vendrá a llenar esa necesidad que todos vemos y tenemos ahora que colocarnos en las condiciones que exige el escalafón".

La idea fué muy aplaudida, pero cuando llegó el momento de materializarla... veamos lo que resultó:

Cuando se discutía el escalafón en las asambleas parciales de guardas, éstos aprobaron una moción consistente en que cada uno cooperara con dos pesos por una sola vez para entregarle a la Comisión Mixta ese dinero para que constituyera una escuela técnica en nuestro local social para la repartición de guardas. Se esperaba que esa disposición fuera secundada por toda la repartición, dado que era y es por el momento quien más la necesita, y que podía servir de estímulo a las demás reparticiones, llegando en un breve tiempo a tener una escuela con todos los útiles y enseres necesarios, para la buena marcha y funcionamiento de la misma; pero ello ha fracasado por la desidia que reina entre nuestros compañeros, así lo prueba el hecho que sólo seis camaradas han dado cumplimiento a lo resuelto por la moción referente.

Es de lamentar que tan buena iniciativa, que tan buenos frutos daría, quede muerta por tacañear dos miserables pesos. Peró estoy seguro, que más que los dos pesos, lo que pesa es la incapacidad para apreciar el valor real que tendría una escuela como la que se proponía poner en nuestra sección. (Aún que en un principio fuera para una sola repartición, no tardaría en extenderse y hacerse general).

Los compañeros guardas deben reflexionar y de inmediato cooperar para que se constituya la escuela. Es bueno hacerles recordar que si no se pone la escuela, la empresa va a tener en sus manos los medios de detener a los que no quiera dejar pasar en los examenes, y no va haber quien pueda impedírselo; mientras que tal cosa no podrá suceder si se coloca la escuela y se exige una regla general e igual para todos los que se examinen. Reflexionemos, camaradas, y obrad como os dita vuestra conciencia, porque ustedes son los que saben si necesitan o no la escuela. Pero tengan presente que si no se provee de ese medio tan útil, a más de cuatro ha de dolernos la cabeza mañana, cuando por un simple capricho el que nos examine nos apriete legalmente en el examen — porque no hay regla para ello — y lo de satisfactorio se vuelva agrio. Entonces recién hemos de apreciar lo que vale la escuela y entonces correremos a la Comisión de Reclamos, pero esta talvez no podrá hacer nada por no se le ha dado el arma que necesitaba para parar ventajosamente el golpe.

—El 29 de mayo ppdo recién pudo darse el informe de los delegados al XI congreso de La Plata, llevado a cabo por la Federación Obrera Regional Argentina. Tratado el punto del medio jornal a beneficio de la caja de la F. O. Marítima, se resolvió que cada delegado sacara de su respectiva libreta la nómina completa de los asociados en una lista especial y que cada socio contribuyera con el importe de un medio día de trabajo. Pasado dos meses serán recolectadas las listas colocadas en lugar visible en el local social. Y el dinero será enviado a la F. O. Marítima.

Es de esperar que los delegados desenvuelvan una actividad encomiable para que todos los compañeros asociados contribuyan con el importe correspondiente. El sólo hecho de que se trata de un acto solidario para compañeros como los marinos que han sostenido una huelga por el largo tiempo de trece meses, nos obliga a dar el más fiel cumplimiento a lo resuelto en el congreso de La Plata, y ratificado en nuestra sección.

¡Que nadie se quede sin contribuir con el importe de un medio día de trabajo! ¡Viva la solidaridad! — **Eduardo CUELLO.**

A LOS COMPAÑEROS GUARDAS DE LA LINEA

La repartición de guardas de esta sección hace saber a los compañeros conscientes de la línea, las medidas que está tomando con respecto a los furgones de cargas, medidas que esperamos ver secundadas por todas las secciones y compañeros, ya que el triunfo ha de beneficiar a todos los compañeros por igual.

Las medidas a que nos referimos son las siguientes:

1o. No salir, sea el tren que fuere, siempre que los furgones no tuvieran completos los vidrios de todas sus ventanas.

2o. Se continuará poniendo en práctica esta medida durante un período de tiempo prudencial hasta que la empresa cumpla lo acordado con nuestros delegados que discuten el escalafón, que consiste en lo siguiente: 1o. Cambiar los elásticos de todos los furgones por iguales a los que tienen los coches. 2o. Hacer un compartimiento cerrado con madera machimbrada; colocar en los mismos una estufa, y un foco de luz con su correspondiente instalación de gas, como asimismo, un w. c., los que serán debidamente higienizados en las estaciones donde la parada del tren lo permita.

Por lo expuesto, podrán darse perfecta cuenta los compañeros de los fines benéficos que se persiguen, en virtud de lo cual es de esperar que nuestra acción será uniformemente secundada.

Aparte de esto, hemos de presentar al próximo congreso de guardas que se celebrará en esta sección, nuestra iniciativa, a fin de que colaboren en su realización todas las comisiones de reclamos seccionales.

Es necesario, compañeros guardas, que nos preocupemos de una buena vez de nuestra salud. Los actuales furgones que más que otra cosa son frigoríficos en los que se adquieren toda clase de enfermedades, razón por la cual se hace indispensable la reforma de los mismos.

De manera, pues, que es necesario proceder con energía, a fin de obligar a la superioridad a cumplir lo acordado. Y, si las medidas que hemos tomado no dieran resultado satisfactorio, debemos prepararnos para asumir la actitud que corresponda.

A la obra, camaradas guardas, que todos sean solidarios en esta obra tan benéfica para nuestra repartición. — **Un guarda.**

VICTORIA

NUESTROS DIVISIONISTAS LADRAN

Los sujetos que no sabemos si responden a la Liga patriótica, Asociación del trabajo o a las empresas ferroviarias — los divisionistas — han editado un manifiesto en el que después de rebuznar un poco (como de costumbre) contra la Confraternidad, dicen que ellos, los divisionistas, progresan, es decir,q ue aumenta su número en esta sección. ¡Mentirosos!

¡Siempre lo mismo; siempre los eternos embusteros!

A pesar de sus descaradas y mistificadoras declaraciones, los divisionistas, los charlatanes, los traidores del proletariado, en esta como en las otras secciones, lejos de progresar, van desapareciendo del escenario de las luchas sindicales, barridos por la acción inteligente y constante de los obreros conscientes que saben que la emancipación de la clase trabajadora no se obtendrá con discursos vacíos de todo sentido.

Después, se lamentan por los cesantes, cuya readmisión aúnn o se llevó a cabo. Pero ahora se nos ocurre preguntar: ¿por qué no se readmite a los cesantes? ¿Por qué no se ha impuesto ya su readmisión a las empresas? La respuesta es tan sencilla que se contesta por sí mismo.

Por que los divisionistas así lo quieren, porque dividiendo la fuerza, aumentan la fuerza de las empresas, por cuya razón no fué posible imponer a las empresas la vuelta al trabajo de los cesantes. Si no existieran tantos charlatanes — divisionistas —, con seguridad no estarían fuera de sus puestos los cesantes.

Pero, a qué decir esto, si sabemos que precisamente a los divisionistas nada les importa que no sea su propio interés personal y tener contentos a sus amos?

En fin; dejémolos que vociferen y calumnien, y mientras tanto, reforcemos nuestras filas y habremos así contribuido practicamente a la materialización de los ideales de emancipación de la clase trabajadora.

¡Viva la unidad del proletariado!

¡Viva la Confraternidad Ferroviaria! — **Corresponsal.**

BIBLIOGRAFIA

Documentos de la Federación Internacional de Obreros del Transporte — La secretaría central de este poderoso organismo, cumpliendo con el programa trazado, ha iniciado la publicación de una serie de interesantes e instructivos folletos. Hasta el momento, sólo hemos recibido los tres primeros de la serie, pero ellos son suficientes para apreciar la inmensa utilidad que esas publicaciones reportan a los militantes obreros de los diversos países, ya que, por medio de ellas, podremos conocer las condiciones de trabajo de los obreros del transporte de los diversos países.

El folleto número 1 se refiere a las condiciones de trabajo de los ferroviarios (salario, horario, etc.) de los siguientes países: Austria, Holanda, Suecia, España y Bélgica.

El segundo folleto de la serie se refiere al sueldo, horario y demás condiciones de trabajo de los obreros del transporte en Gran Bretaña, Suecia y Holanda.

Por los datos que ahí se insertan, se comprueba que, contrariamente a lo que aseveran nuestros fanáticos patriotas, los trabajadores de la Argentina, además de no estar en mejores condiciones, estamos aún lejos de las condiciones alcanzadas por los obreros de muchos países de Europa, por cierto también mejor organizados que nosotros.

En el folleto número 3, Roberto Williams — presidente de la Federación Internacional y secretario, al propio tiempo, de la Federación Nacional de Obreros del Transporte de Gran Bretaña — que formó parte de la delegación laborista que el año pasado visitó a Rusia, hace conocer sus impresiones personales sobre la Rusia de los soviets.

Williams, como es sabido, es uno de los pocos dirigentes de las organizaciones obreras del viejo mundo que se manifiesta partidario entusiasta del bolshevikismo. Y el valor del folleto está, precisamente, en esta profesión de fe. Como valor informativo no tiene ninguno, por cuanto no aporta ningún hecho nuevo.

Por otra parte, hay que advertir que el propósito del Consejo Nacional de la F. I. de O. del T. no fué el de dar a conocer una descripción exacta y minuciosa de la Rusia de los soviets — cosa poco menos que imposible — sino el de ofrecer al camarada Williams la oportunidad de hacer conocer sus impresiones personales a las organizaciones del transporte de los diversos países.



Impreso en los — talleres de — LA VANGUARDIA